This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

WIDENER LIBRARY
HX 165V U

Kitzling,

Geschichte

der

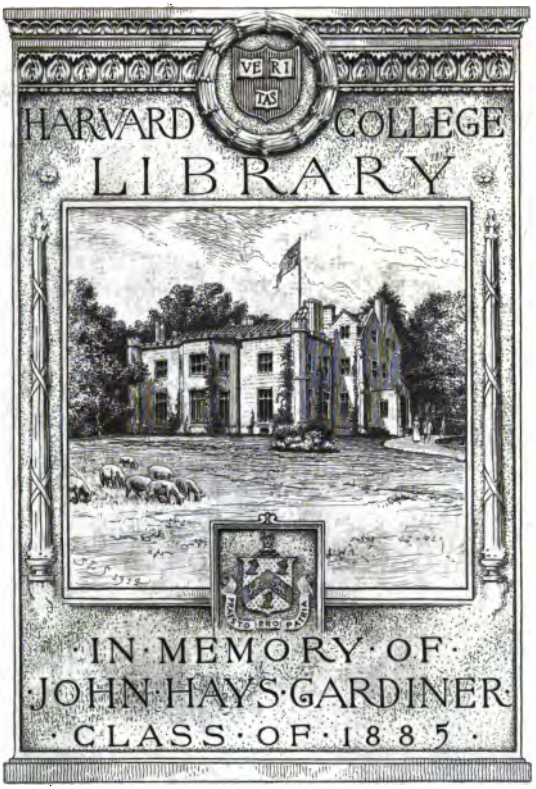
Organisation und Bekleidung

des

Trains

1740–1888.

Ger
266
192


VE RI TAS
HARVARD COLLEGE
LIBRARY
IN MEMORY OF
JOHN HAYS GARDINER
CLASS OF 1885

1857-1866. 1848-1849 1871-1888.
(Gala.)

Train-Offiziere.

Geschichte

der

Organisation und Bekleidung

des

Trains

der Königlich preußischen Armee.

1740 bis 1888.

Bearbeitet

von

Kiesling,

Lieutenant und Adjutant des Magdeburgischen Train-Bataillons Nr. 4.

Mit zwei farbigen Uniformbildern.

Berlin 1889.

Ernst Siegfried Mittler und Sohn

Königliche Hofbuchhandlung

Kochstraße 68—70.

~~Ger 262.668.5~~
Ger 266:192

HARVARD COLLEGE
APR 25 1923
LIBRARY
Gardiner fund

Einleitung.

Das Wort „Train" bedeutet in der Kriegssprache der früheren Jahrhunderte einen Zug von Fuhrwerken, welcher Kriegsmaterial irgend welcher Art einer Armee nachführt. Seit Friedrich dem Großen versteht man unter „Train" auch die Truppengattung, der diese Fortschaffung obliegt.

Die geschichtliche Entwickelung dieser Truppengattung bei der preußischen Armee darzustellen, ist der Zweck der vorliegenden Arbeit.

Die Entwickelung der Organisation des Trains ist in der Armee noch wenig bekannt; die vorliegende Schrift bringt zum ersten Male eine aktenmäßige Darstellung derselben.

Das Material bedingte eine Dreitheilung, deren Grenzen durch nachstehende Zahlen bezeichnet werden:

I. Abschnitt: 1740 bis 1808.
II. Abschnitt: 1808 bis 1853.
III. Abschnitt: 1853 bis 1888.

Ferner verlangte die eigenthümliche Organisation des Trains eine getrennte Behandlung der Organisation im Frieden und im Kriege.

Im Laufe der Arbeit zeigte sich die große Schwierigkeit, die mannigfachen Uniformen des Trains übersichtlich und sachgemäß vorzuführen. Verfasser glaubte daher seiner Aufgabe dadurch am besten

gerecht zu werden, daß er eine vollständige Ausscheidung und getrennte Bearbeitung der Uniformirung vornahm. Die Geschichte der Bekleidung und Ausrüstung des Trains bildet demnach den zweiten Theil des vorliegenden Werkes.

Sowohl die Organisations- wie auch die Bekleidungsgeschichte gründet sich fast ausschließlich auf umfassendes Studium der einschlägigen Akten des Königlich preußischen Kriegsministeriums.

Ein Verzeichniß der bei der Bearbeitung benutzten anderweitigen Quellen ist ebenfalls dem Buche beigefügt.

Magdeburg, 25. November 1888.

Inhalt.

Seite

Einleitung III

Erster Theil.

Geschichte der Organisation des Trains der Königlich preußischen Armee. 1740 bis 1888.

Erster Abschnitt. 1740 bis 1808.

Im Frieden. Seite

Die Traindepots und ihre Verwaltung bis zum Jahre 1806 . . . 3

Im Kriege.

Der Regimentstrain 6

Der Armeetrain Friedrichs II. 7

Weitere Entwickelung des Armeetrains bis zum Ausbruch des Krieges von 1806 9

Feldzug von 1806/7 11

Zweiter Abschnitt. 1808 bis 1853.

Im Frieden.

Die Reorganisationsbestrebungen nach dem Tilsiter Frieden . . . 13

Die Traindepots 1809 bis 1814 14

Die Traindirektionen 1814 bis 1822 16

Die Traindepots 1814 bis 1822 17

Das Trainoffizierkorps 1816 bis 1822 18

Die Traindepots 1822 bis 1853 19

Im Kriege.

Der Kriegstrain 1809 bis 1812 21

Der Train im Feldzuge von 1812 29

Der Train in den Freiheitskriegen 1813 bis 1815 33

Der Kriegstrain 1831 bis 1853 42

Seite

Dritter Abschnitt. 1853 bis 1888.

Im Frieden.
Die Nothwendigkeit einer Reorganisation des Trains 47
Die Ausbildung der Trainrekruten 48
Die Reorganisation von 1853 48
Die Reorganisation von 1856 56
Die Militär-Bäckerabtheilungen 61
Die Kriegsbereitschaft im Jahre 1859 63
Die Reorganisation vom Jahre 1860 65
Die Neuformationen vom Jahre 1866 74
Die Neuformationen vom Jahre 1871 76
Die Neuformationen im Jahre 1872 79
Weitere Organisationsänderungen 1874 83
Desgl. 1884 85
Die Neuformationen des Jahres 1887 86
Im Kriege.
Der Kriegstrain 1859 bis 1864 87
Der Train im Feldzuge von 1864 96
Der Train im Feldzuge von 1866 98
Der Train im Feldzuge von 1870/71 100
Der Kriegstrain nach 1871 107

Zweiter Theil.

Geschichte der Bekleidung und Ausrüstung des Trains der Königlich preußischen Armee. 1790 bis 1888.

Erster Abschnitt. 1740 bis 1808.

Trainoffiziere 111
Traininspektoren 113
Extra-Trainbediente 113
Trainbediente 114
Trainknechte 115

Zweiter Abschnitt. 1808 bis 1853.

Trainoffiziere 117
Kommandirte zum Train 127
Trainsoldaten der Kolonnen 138
Trainsoldaten der Truppen 144
Trainsoldaten der nicht regimentirten Offiziere und Beamten 147
Trainhandwerker 147
Kompagnien zum Transport Verwundeter 148

Seite

Dritter Abschnitt. 1854 bis 1888.

Landwehr-Trainoffiziere 149
Trainstämme bezw. Bataillone 151
Reserveoffiziere 164
Trains der Administrationen 165
Truppentrain 165
Trainsoldaten der nicht regimentirten Offiziere und Beamten 166
Trainhandwerker 166
Krankenträger-Kompagnien bezw. Sanitätsdetachements 167

Anhang.

Die Abweichungen der Uniformen der Großherzoglich badischen und Großherzoglich hessischen Trainformationen 171

Verzeichniß

derjenigen Werke, welche bei der Bearbeitung der nachstehenden Schrift Verwendung gefunden haben.

1. Gr. G.-St.-W., Der deutsch-französische Krieg 1870/71.
2. General Graf Waldersee, Der Krieg gegen Dänemark 1864.
3. Gr. G.-St.-W., Der Krieg gegen Oesterreich 1866.
4. Knorr, Entwickelung und Gestaltung des Heeres-Sanitätswesens der europäischen Staaten. 1883.
5. Mila, Geschichte der Bekleidung und Ausrüstung der Königlich preußischen Armee. 1878.
6. Brecht, Versuch einer Geschichte des Trains der Königlich preußischen Armee. 1867.
7. Höpfner, Der Feldzug 1806/7.
8. Ribbentrop, Sammlung von Dienstvorschriften. 1809 bis 1830.
9. Mente, Erinnerungen u. s. w. Soldatenfreund, 27. Jahrg., Seite 587 u. ff.
10. Die Reorganisation der preußischen Armee nach dem Tilsiter Frieden. Beiheft zum Militär-Wochenblatt.

Entworfen v. Lieut. Kiesling. Lith. v. G. Krickel. Druck d. lith. Inst. v. Wilh. Greve, Berlin.

1790-1799. 1814-1831. 1812-1814.

Train-Offiziere.

Erſter Theil.

Geſchichte der Organiſation des Trains der Königlich preußiſchen Armee.

1740 bis 1888.

Erster Abschnitt.

1740 bis 1808.

Im Frieden.

Die Traindepots und ihre Verwaltung bis zum Jahre 1806.

Bis zum Jahre 1779 gab es im Frieden weder Trainoffiziere, noch Unteroffiziere oder Mannschaften, nur ein Theil des Materials für die Kriegstrains wurde in besonderen Gebäuden, sogenannten Traindepots, aufbewahrt. Die Traindepots, über deren Entstehung Bestimmtes nicht festzustellen war, wurden durch die am Ort befindlichen Proviantämter verwaltet.

Da sich das Material des Verpflegungs- und Lazarethtrains bei der Mobilmachung im Jahre 1778 als sehr mangelhaft erwiesen hatte, so wurde am 25. April 1779 ein „Ober-Inspektor des ganzen Trainwesens" vom Militärdepartement ernannt, damit auch in Friedenszeiten das Trainmaterial in steter Bereitschaft gehalten und Wiederholungen des erwähnten Uebelstandes vermieden würden.

Zum Ober-Traininspektor wurde der Kriegsrath und Haupt-Magazin-Kassenrendant Schmidt ernannt. Derselbe hatte nach einer Instruktion vom 18. April 1779 in Gemeinschaft mit dem Intendanten Obersten v. Goerne die nöthigen Vorkehrungen zur Konservation des Trainmaterials zu treffen und erforderlichenfalls die Traindepots an Ort und Stelle zu inspiziren.

Traindepots bestanden 1779 in Berlin, Magdeburg, Stettin, Königsberg und Breslau.

Des Weiteren bestimmte eine A. K.-O. vom 24. Juni 1779, daß in Friedenszeiten einige Trainbediente — 5 Inspektoren, 6 Wagenmeister, 8 Schirrmeister — gehalten werden sollten, „die auf

das Feldbäckerei- und Proviant-Fuhrwesen und auf sämmtliches attiraille beständig die Aufsicht haben, daß solches immer in gutem Stande erhalten und konservirt wird".

Die Trainbedienten wurden folgendermaßen auf die Traindepots vertheilt:

in Berlin:	1	Inspektor,	2	Wagenmeister,	2	Schirrmeister.
= Breslau:	1	=	1	=	2	=
= Magdeburg:	1	=	1	=	2	=
= Stettin:	1	=	1	=	1	=
= Königsberg:	1	=	1	=	1	=

Gleichzeitig wurde auch ein zweiter Ober-Traininspektor in der Person des Kapitän v. Miltiz vom Regiment von Lengefeldt angestellt.

Bezüglich der Ober-Traininspektoren wurde bestimmt, daß der Hauptmann v. Miltiz die spezielle Aufsicht über die Traindepots zu Stettin, Königsberg und Breslau und der Kriegsrath Schmidt die spezielle Aufsicht über die Traindepots zu Berlin und Magdeburg ausüben sollte.

Eine Instruktion vom 26. Juli 1779 bestimmte: „Die Ober-Traininspektoren stehen unter der Direktion der Militärdepartements und der Intendantur; sie sind die Vorgesetzten der Inspektoren, Wagenmeister und Schirrmeister der Traindepots.

Sie haben für die sachgemäße Unterbringung des Trainmaterials zu sorgen.

Die Proviantämter zu Magdeburg, Breslau, Stettin und Königsberg führen über die Traindepots an diesen Orten Buch und legen alljährlich Rechnung ab; die Ober-Traininspektoren haben stets mit diesen Proviantämtern „de concert" zu gehen.

Alle Korrespondenzen und Anordnungen, die Traindepots betreffend, gehen durch die Ober-Inspektoren, welche sich auch davon zu überzeugen haben, ob die Inspektoren, Wagenmeister und Schirrmeister ihre Schuldigkeit thun. Zu diesem Zwecke müssen sie alle Jahre, so oft wie es nöthig ist, die Traindepots an Ort und Stelle revidiren."

Zu Traininspektoren nahm man Kavalleriewachtmeister, zu Wagen- und Schirrmeistern Kavallerieunteroffiziere.

Für alle diese Beamten wurden am 26. Juni 1779 genaue Instruktionen ausgegeben.

Die Inspektoren hafteten für die ihnen übergebenen Bestände,

durften ohne schriftliche Ordre der Ober-Inspektoren nichts aus den Depotbeständen verabfolgen und hatten die zur Konservation der Bestände erforderlichen Anordnungen zu treffen und deren Ausführung zu beaufsichtigen.

Die Wagen- und Schirrmeister waren zur Unterstützung der Inspektoren angestellt, mußten aber auch theilweise selbst die zur Konservation erforderlichen Arbeiten verrichten.

Sämmtliche Trainbediente wurden im Fall eines Krieges bei den mobilen Truppen verwendet.

Bezüglich der Gehälter wurde bestimmt, daß der Kapitän v. Miltiz ein Jahresgehalt von 300 Thalern und der Kriegsrath Schmidt eine Zulage von 150 Thalern beziehen sollte. Die Inspektoren waren mit 15 Thalern, die Wagenmeister mit 8 Thalern und die Schirrmeister mit 6 Thalern monatlich besoldet.

Im Jahre 1785 schied der Kapitän v. Miltiz aus und sämmtliche Traindepots wurden bis auf Weiteres dem Ober-Traininspektor Schmidt unterstellt. Gegen Ende der 80er Jahre wurden in Wesel und Bromberg neue Traindepots errichtet.

Für den Kriegsfall war damals die preußische Armee in vier Armeen — ostpreußische, südpreußische, schlesische und Reserve-Armee — eingetheilt; dementsprechend benannte man auch die Traindepots, welche das Material für diese Armeen vorräthig hielten:

ostpreußische Traindepots:	Königsberg, Stettin,
südpreußisches Traindepot:	Bromberg,
schlesisches "	Breslau,
Reserve-Traindepots:	Wesel, Magdeburg, Berlin.

Als 1790 schon im Frieden Trainoffiziere „angesetzt" wurden, gingen die Funktionen der Ober-Traininspektoren auf diese über. Für je 2 bis 3 Traindepots wurde ein Trainoffizier „gehalten".

1796 wurde das Traindepot zu Wesel aufgelöst. (A. K.-O. vom 19. Oktober 1796.)

Im folgenden Jahre ging das Traindepot zu Bromberg ein; dafür wurden neue Depots in Posen, Glogau und Lenczig eingerichtet und bestimmt, daß zur Entlastung des Traindepots zu Königsberg je ein Depot in Danzig und Graudenz eingerichtet werden sollte. (A. K.-O. vom 4. Februar 1797.)

Dann wurden bis zum Ausbruch des Krieges von 1806 weitere Aenderungen nicht mehr getroffen.

Die Traindepots wurden durch diesen Krieg sämmtlich aufgelöst.

Im Kriege.

Der Regimentstrain.

Bis zum siebenjährigen Kriege besorgte in Kriegszeiten jedes Regiment die Heranschaffung seiner Verpflegung und die Beförderung seiner Kriegsmittel aller Art durch seine eigenen Organe; der Train war daher zu dieser Zeit wesentlich ein Regimentstrain und wurde als Bagage oder Troß bezeichnet. Obgleich zu allen Zeiten auf die Verminderung dieses Truppentrains hingewirkt wurde, nahm derselbe doch meist so ungeheuere Dimensionen an, daß dadurch die Beweglichkeit der Heere ebenso beeinträchtigt, wie das Kriegsbudget belastet wurde. So führte z. B. nach dem Reglement von 1726 ein Infanterie-Regiment 138 Knechte, 239 Pferde und 36 Wagen mit ins Feld.

Die Verpflegung geschah grundsätzlich aus Magazinen, von denen die Truppen durch ihre Brotwagen u. s. w. den Proviant herbeiholten.

Für die erste Hülfe und den Transport der Verwundeten mangelte es noch an jeder Vorkehrung. Während der Schlacht durfte kein Verwundeter vom Schlachtfelde getragen werden, ausgenommen die Offiziere, welche sich durch ihre Knechte aus dem Feuer bringen ließen. Wer sich nicht selbst forthelfen konnte, blieb bis zur Beendigung der Schlacht liegen. Alsdann sammelte jedes Regiment seine Verwundeten auf und ließ sie verbinden. Die Regiments-Feldscheere mußten während der Schlacht hinter ihren Regimentern bleiben.

Die in den schlesischen Kriegen gemachten Erfahrungen veranlaßten Friedrich den Großen, besondere Trainformationen zu errichten, die wir im Gegensatz zum „Truppentrain" als „Armeetrain" bezeichnen. In diesem Armeetrain Friedrichs II. haben wir die Grundlage für die Entwickelung einer besonderen Traintruppe zu suchen.*)

*) Die Organisation des Truppentrains findet in Folgendem ebensowenig Beachtung, wie die des Administrationstrains. Erstere findet ihren Platz in den bzgl. Truppengeschichten, letztere bei einer Beschreibung der Feld-Verwaltungsbehörden.

Der Armeetrain Friedrichs II.

Der Armeetrain Friedrichs II. zerfiel in den Verpflegungstrain und in den Lazarethtrain und war dem Intendanten der Armee und dessen Organen, den Kriegskommissarien, unterstellt.

Der Verpflegungstrain bestand aus den Feld-Proviantkolonnen und den Feldbäckereien. Für eine Armee von 30 000 Mann wurden 6 Proviantkolonnen und 1 Feldbäckerei mitgeführt.

Die Feld-Proviantkolonnen sollten der Armee den sechstägigen Bedarf an Brot, Branntwein u. s. w. nachführen und die Feldbäckerei mit Mehl, Salz u. A. versorgen. Sie empfingen ihre Vorräthe aus den Feldmagazinen und führten sie den Regimentern bezw. den Feldbäckereien zu, um die Ladungen alsdann wieder aus den Magazinen zu ergänzen. Sämmtliche Proviantkolonnen eines Armeekorps standen unter dem Befehl eines Trainoffiziers, welcher den Titel Traindirektor führte. Zur Führung mehrerer Kolonnen bei Detachirungen waren dem Direktor 2 Sousdirektoren zugetheilt; außerdem befanden sich bei seinem Stabe noch 1 Ober-Feldscheer, 3 Feldscheere, 1 Arzneischmied und 3 Handwerkermeister (1 Hufschmied, 1 Sattler, 1 Stellmacher). Die letztgenannten drei Handwerkermeister waren verpflichtet, für jede der sechs Proviantkolonnen je einen Gesellen zu halten, deren Beaufsichtigung und Anleitung ihnen oblag.

Jede Proviantkolonne wurde von einem Inspektor geführt, dem zur Unterstützung 2 Wagenmeister und 4 Schirrmeister beigegeben waren. Jede Proviantkolonne hatte 50 Spriegelwagen zum Transport von Brot, Mehl u. s. w., 1 Vorrathswagen und 1 Wagen zum Transport der Handwerker und ihres Geräthes. Sämmtliche Wagen wurden vierspännig gefahren und zwar von je einem Knecht. Für je zwei Proviantkolonnen wurde eine sechsspännige Feldschmiede mitgeführt. Die Inspektoren, Wagen- und Schirrmeister waren beritten.

Die Feldbäckereien etablirten sich an geeigneten Orten, errichteten mit Hülfe der eisernen Bügel, die sie mit sich führten, Feldbacköfen und sorgten für die Herstellung des Brotbedarfs der Armee. Jede Feldbäckerei stand unter einem Direktor und zerfiel in eine Bäckerabtheilung und eine Trainabtheilung; diese konnten auch getheilt an zwei verschiedenen Orten verwendet werden. Außer dem Beamten-

personal zur Rechnungsführung gehörten zur Bäckerabtheilung: 1 Ober-Backmeister, 3 Bäckermeister, 16 Oberbäcker, 255 Bäcker.

Zur Errichtung der Oefen wurden jeder Bäckerei 1 Maurermeister und 15 Maurer, zum Oeffnen u. s. w. der Mehltonnen 2 Böttcher zugetheilt.

Die Trainabtheilung stand unter Führung von 2 Inspektoren, denen 2 Wagen- und 8 Schirrmeister beigegeben waren.

An Fahrzeugen wurden mitgeführt:

17 sechsspännige Planwagen mit je einem eisernen Bügelofen,
17 " Backrequisiten-Wagen,
14 vierspännige Wagen für Back- und Lagerzelte,
2 " Vorrathswagen,
2 " Wagen zum Transport der Handwerker mit ihrem Geräth.

Die vierspännigen Wagen wurden von je 1, die sechsspännigen Wagen von je 2 Knechten gefahren. Bei jeder Bäckerei befanden sich auch ein 1 Ober-Feldscheer und 2 Feldscheere für den Sanitätsdienst und die erforderlichen Handwerker (1 Sattler, 1 Hufschmied, 1 Stellmacher).

Friedrich II. lernte in den schlesischen Kriegen auch die Unzulänglichkeit des bisherigen Feld-Sanitätswesens kennen und versuchte derselben durch Aufstellung von Feldlazarethen abzuhelfen. Diese Feldlazarethe zerfielen in Hauptlazarethe und in fliegende Lazarethe (hôpital ambulant oder volant). Hauptlazarethe wurden in Berlin, Glogau, Stettin, Dresden, Torgau und Wittenberg angelegt und nahmen die Kranken und Verwundeten bis zur völligen Genesung auf. Die fliegenden Lazarethe begleiteten die Armeen beim Vorgehen, stellten sich in der Nähe des Schlachtfeldes auf und reichten den Verwundeten die erste Hülfe. Für eine Armee von 30 000 Mann war ein fliegendes Lazareth und eine Feldapotheke vorhanden, welche unter dem Befehl eines Lazarethdirektors standen, welchem 2 Inspektoren und 6 Lazarethkommissarien beigegeben waren. Das Sanitätspersonal eines fliegenden Lazareths bestand aus 2 Feldmedici, 1 Generalchirurgen, 2 Stabschirurgen und 12 Lazarethscheere. Zum Transport der Lazarethutensilien dienten 4 vierspännige Wagen mit je 1 Knecht. Die Feldapotheke versorgte das fliegende Lazareth und die Regimentsfeldscheere mit den erforderlichen Arzeneien und stand, ebenso wie das fliegende Lazareth, unter der speziellen Aufsicht des General-Stabsmedicus der Armee. Bei einer

Feldapotheke waren 3 Feldapotheker angestellt, welche das erforderliche Geräth und die Arzeneien auf 3 Feld-Apothekenwagen mitführten. Besondere Transportmittel für die Verwundeten gab es nicht; es wurden dazu Mannschaften und alle nur irgend erreichbaren Fahrzeuge benutzt, auch die der Proviantkolonnen. Im Nothfall mußten die Offiziere ihre Handpferde und Wagen hergeben.

Das Trainpersonal.

Die Direktoren der Feld-Proviantkolonnen und Feldbäckereien, die Sousdirektoren und die Lazarethdirektoren Friedrichs II. sind die ersten Trainoffiziere der preußischen Armee. Man nahm zu diesen Stellen alte, halbinvalide Kavallerieoffiziere, welche hier zu höheren Stellen gelangen konnten. Als Inspektoren wurden alte Kavallerie-Wachtmeister, als Wagen- und Schirrmeister alte meist halbinvalide Kavallerie-Unteroffiziere angestellt. Die Trainknechte wurden schon im Frieden aus den Kantonisten designirt und waren 12 Jahre dienstpflichtig. Nach ihrer Designation wurden ihnen die Kriegsartikel vorgelesen und sie dann nach einer besonderen Formel vereidigt. Die Handwerker wurden von den Meistern engagirt und nicht auf die Kriegsartikel vereidigt; für die Einstellung der Bäcker hatte der Ober-Backmeister zu sorgen.

Weitere Entwickelung des Armeetrains bis zum Ausbruch des Krieges von 1806.

Während der Regierung Friedrich Wilhelms II. erfuhr der Armeetrain in mehrfacher Hinsicht Aenderungen.

Im Jahre 1787 erschien ein Feld-Lazarethreglement, wonach die Feldlazarethe in stehende und bewegliche Lazarethe unterschieden werden sollten. Die stehenden Lazarethe entsprachen den Hauptlazarethen Friedrichs II. und sollten in größeren Städten errichtet werden, während die beweglichen Lazarethe, wie vordem die fliegenden Lazarethe, den Truppen folgen und den Verwundeten die erste Hülfe leisten sollten. Die beweglichen Lazarethe empfingen ihre Weisungen direkt vom Oberbefehlshaber, sämmtliche Lazarethe waren einem Lazarethintendanten unterstellt. Auf Vorschlag des General-Stabschirurgus Dr. Görke wurden Anfang der 90er Jahre 12 Kranken-Transportwagen für die preußische Armee erbaut. Das Modell dazu hatte Dr. Görke aus England mitgebracht; die Wagen waren auf Federn gebaut und so eingerichtet, daß auf jedem Wagen

12 Verwundete, 6 im Liegen und 6 im Sitzen oder Stehen, fortgeschafft werden konnten.

Auch der Verpflegungstrain erfuhr 1790 Aenderungen. An Stelle der Feld-Proviantkolonnen traten die Mehlfuhrwesen-Kolonnen, welche den Feldbäckereien den neuntägigen Mehlbedarf für die Armee nachführten. Die Mehlfuhrwesen-Kolonnen luden auf schweren sechsspännigen Wagen je 22½ Centner Mehl in 5 Fässern. Für die ganze Armee waren 1790 40 Mehlfuhrwesen-Kolonnen vorhanden, die 1796 auf 46 erhöht wurden infolge der Erhöhung des Kriegsetats. Die Mehlfuhrwesen-Kolonnen einer Armee standen unter einem Traindirektor, der unmittelbar dem Intendanten der Armee untergeben war. Mehrere Kolonnen wurden als „Train-Division" einem Trainoffizier unterstellt. Jede Kolonne wurde von einem Traininspektor geführt, dem 2 Wagen- und 4 Schirrmeister beigegeben wurden.

Die Feldbäckereien zerfielen nicht mehr in eine Bäcker- und eine Trainabtheilung, sondern in die sogenannte „Feldbäckerei" und in das „eiserne Backofen-Fuhrwesen". Zu jeder Feldbäckerei gehörte eine eiserne Backofen-Fuhrwesenkolonne. Die Feldbäckereien einer Armee standen unter einem Traindirektor, dem mehrere Trainoffiziere zur Unterstützung zugetheilt waren. Das Handwerkerpersonal der Bäckereien war einem Proviantkommissar unterstellt, während die eisernen Backofen-Fuhrwesenkolonnen von einem Traininspektor geführt wurden. Das eiserne Backofen-Fuhrwesen führte soviel eiserne Bügelöfen mit, daß nach Aufstellung derselben der Bedarf an Brot für die gesammte etatsmäßige Mannschaft gedeckt werden konnte. Auf die Hülfe der Stadt- und Dorfbäckereien rechnete man nicht, obgleich solche in allen Kriegen mit in Anspruch genommen wurden, ebenso wenig wurde der Vortheil in Anschlag gebracht, welchen man bei Einrichtung von Oefen aus Ziegelsteinen durch die Maurer der Feldbäckereien in jedem Kriege erfahren hatte.

Die Pferdedepots gehörten bis zum Tilsiter Frieden eigentlich nicht zum Armeetrain, sondern zum Artillerietrain. Da sie aber, wenn auch Truppentrain, die Grundlage für die späteren Pferdedepots des Armeetrains bilden, so nehmen wir ihre Organisation hier mit auf. Im Jahre 1790 wurde für die Artillerie einer Armee je ein fliegendes und ein stehendes Pferdedepot eingerichtet.

Das fliegende Pferdedepot bestand aus 60 Knechten und 100 Pferden, welche mit dem Artillerietrain marschirten und aus

welchen jederzeit der Abgang an Knechten und Pferden bei den Batterien und Kolonnen sollte ersetzt werden können. Ein Trainoffizier führte das Kommando; ihm waren 1 Ober-Wagenmeister, 1 Wagenmeister, 3 Schirrmeister, 1 Reit- und Kur-Schmiedegeselle und 1 Train-Feldscheer beigegeben. Das Depot führte 3 sechsspännige Fourage- und 1 vierspännigen Brotwagen mit sich. Das stehende Pferdedepot bestand aus 110 Knechten und 230 Pferden und sollte den Abgang des fliegenden Pferdedepots ergänzen und kranke und verwundete Pferde verpflegen. Die stehenden Pferdedepots kantonnirten einige Meilen hinter der Armee in Städten oder Dörfern. Der Führer war ein Trainoffizier, dem ein zweiter zur Unterstützung beigegeben war; außerdem befanden sich bei einem stehenden Pferdedepot 1 Proviantschreiber, 1 Futterschreiber, 1 Ober-Wagenmeister, 2 Wagenmeister, 5 Schirrmeister, 1 Kur-Schmiedemeister und 2 Gesellen, 1 Sattler und 1 Train-Feldscheer. Zur Herbeischaffung des Proviants und der Fourage hatte das Depot 1 vierspännigen Brotwagen und 2 sechsspännige Fouragewagen. Außerdem war noch 1 vierspänniger Wagen etatsmäßig zum Transport des Handwerkszeuges, des Medizin- und Kassen-Kastens. Die Schreiber und Ober-Wagenmeister hießen „Extra-Trainbediente", die übrigen Angestellten „Train- und Schirrbediente". Die Extra-Trainbedienten wurden besser „salariret" und erhielten zu ihrer Verfügung je 1 Knecht und 2 Pferde. Die Schreiber hatten das Rechnungs- und Kassenwesen beim Depot zu besorgen. Der Ober-Wagenmeister hatte die Aufsicht über die Trainbedienten und Handwerker, war also gleichsam Assistent des Kommandeurs. Die Wagenmeister waren, da ihnen eine Anzahl Schirrmeister, Knechte und Pferde zugetheilt wurden, als Feldwebel anzusehen; sie hatten darauf zu achten, „daß die Schirrmeister und Knechte sich ordentlich aufführten, sich täglich wuschen und kämmten, ihre Montirungsstücke reinigten, davon nichts veräußerten oder verloren, daß die Pferde gehörig geputzt, gefüttert und getränkt wurden, daß Reitzeug und Geschirre stets in Ordnung waren".

Feldzug von 1806/7.

Der mobile Armeetrain stand unter Leitung des Generalintendanten der Armee und der Kriegskommissarien. Die Verpflegung geschah nach den Prinzipien des siebenjährigen Krieges, d. h. aus Magazinen.

Jede Kompagnie, Schwadron und Batterie führte ihre Brotwagen mit sich, die auf 6 Tage Brot laden konnten, während der Soldat selbst eine dreitägige Brotportion trug und das Mehlfuhrwesen auf 9 Tage Mehl nachfuhr. Der Bedarf an Brot und Mehl wurde auf diese Weise für 18 Tage sichergestellt.

Die Verpflegung war für 230 000 Mann eingerichtet; die Zahl der Backöfen war dergestalt berechnet, daß ein Backofen den Bedarf für 2000 Mann sicherte, indem er in 24 Stunden 800 Brote oder 2400 Feldportionen à 2 Pfund durch fünfmaliges Backen zu beschaffen im Stande war. Die Zahl der Mehlwagen bestimmte sich danach, daß jeder Wagen 2250 Pfund Mehl laden konnte. Der Verpflegungstrain war demgemäß stark:

1398 vierspännige Brotwagen,
116 Backofenwagen,
1380 Mehlwagen,
240 andere Wagen, die zu den Bäckereien und Mehlfuhrwesen-Kolonnen gehörten,

zusammen 3134 Wagen.

Mit dem Personal des Verpflegungstrains sah es äußerst mißlich aus. Das von der Kavallerie entnommene Aufsichtspersonal war vollkommen unbrauchbar. Die Knechte waren meist völlig unbekannt mit dem Fuhrwesen und fanden bei den ebenfalls unwissenden Vorgesetzten keine Anleitung, so daß die Desorganisation gleich bei der Formation mit eingeführt wurde.

Nach wenigen Märschen waren die Pferde abgetrieben, der gänzliche Mangel einer geordneten Pflege erzeugte Krankheiten, das Futter wurde heimlich verkauft, die Pferde vertauscht und ein übertriebener Abgang erschöpfte die mitgeführten Reserven binnen kurzer Zeit. (Nach Höpfner.)

Die Thätigkeit der Feldlazarethe war in diesem Feldzuge völlig ungenügend, die Organisation der Lazarethe entsprach dem Streben nach größerer Beweglichkeit, welches durch die Revolutionskriege hervorgerufen war, durchaus nicht. Die beweglichen Lazarethe vermochten den Truppen nicht zu folgen. So erschien z. B. am Tage der Schlachten von Jena und Auerstädt den ganzen Tag auch nicht ein preußisches Feldlazareth auf dem Schlachtfelde. (Nach Knorr.)

Zweiter Abschnitt.

1808 bis 1853.

Im Frieden.

Die Reorganisationsbestrebungen nach dem Tilsiter Frieden.

Wenige Wochen nach den Unglücksschlachten an der Saale verfaßte der König Friedrich Wilhelm III. das bekannte Publikandum d. d. Ortelsburg, den 1. Dezember 1806, in welchem die ersten Reformgedanken zum Ausdruck kommen. Wir heben aus jenem denkwürdigen Schriftstücke folgende Stelle heraus:

„Da eine ernsthafte Reform in der Bagage der Armee unumgänglich nothwendig geworden ist, so wird solche zu ihrer Zeit, sobald es thunlich ist, den verschiedenen Korps bekannt gegeben werden."

Der König dekretirte dadurch die Verminderung des Truppen- und Armeetrains, welcher durch seine Größe und Unbeholfenheit der preußischen Kriegführung gleich in den ersten Tagen so verderblich gewesen war.

Am 25. Juli 1807 setzte der König eine Militär-Reorganisationskommission unter dem Vorsitz des Generals v. Scharnhorst ein. Dieser Kommission unterbreitete der König eine von ihm selbst verfaßte, 19 Punkte enthaltende Vorlage zur Berathung und näheren Bearbeitung. Der Eingang dieses Schriftstückes lautet:

„Da es wohl nach den bisher gemachten Erfahrungen, auch nach der veränderten Lage der Sachen, weder thunlich, noch gerathen sein möchte, die Armee bei ihrer Wiedergeburt verhältnißmäßig ganz wieder auf den ehemaligen Fuß zu setzen, so würden hierbei folgende Punkte zu beobachten und demnächst ein Plan zu

entwerfen sein, damit bei neuen Formationen sogleich nach dem Geist desselben verfahren werden könne, um keine unnöthigen, damit in Widerspruch stehenden Einrichtungen zu treffen."

Punkt 15 dieser Vorlage lautet:

„Daß die Verminderung und Vereinfachung der Bagage bei allen Truppengattungen eine sehr wesentliche Sache sei, davon hat sich wohl ein Jeder zu seinem Nachtheil, noch mehr aber, wie solches zum Nachtheil des Ganzen wirkt, selbst überzeugt. Eine gründliche Bestimmung hierüber bleibt noch festzusetzen."

Die vorläufige Beantwortung dieses Punktes der Vorlage gelangte wahrscheinlich erst im Oktober 1807 in die Hand des Königs. Das Schriftstück ist nur im Konzept vorhanden, auch fehlt demselben das Datum.

Wir entnehmen dieser Antwort Folgendes:

Ueber die Verminderung der Truppenbagage und des Armeetrains waren alle Stimmen der Kommission einig. Bezüglich des Verpflegungstrains hieß es:

„Das Proviant- und Mehlfuhrwesen ist einer Einschränkung und Verbesserung fähig. Als allgemeiner Anhalt dürfte für die Zeit vom 1. September bis zum 1. April ein Fuhrwesen hinreichend sein, was einen dreitägigen, für den Rest des Jahres ein solches, was einen sechstägigen Mehlvorrath fortzuschaffen im Stande wäre."

Zur Unterstützung dieses Proviantfuhrwesens sollte in außerordentlichen Fällen ein Park von Landfuhren dienen, der alle 14 Tage gewechselt würde.

Die Feldbäckereien könnten zwar nicht in dem Maße wie das Proviantfuhrwesen reduzirt werden, indessen da die Armee nie ganz vollzählig sei, ein Theil derselben (die Kolonnen u. s. w.) weiter rückwärts stehe und nicht von der Bäckerei verpflegt zu werden brauche, da sich ferner in Städten und Dörfern fast immer Gelegenheit zum Backen fände, so könnte man annehmen, daß, wenn die Armee etatsmäßig 85 000 Portionen bedürfe, die Bäckerei auf 72 000 einzurichten sei.

Die Traindepots 1809 bis 1814.

Vom Tilsiter Frieden bis zum Jahre 1853 bestand der Friedenstrain der preußischen Armee wiederum nur aus den Traindepots. Die oberste Leitung des Trainwesens hatte der General-Kriegs-

kommissar Ribbentrop, dem das Hauptverdienst um die Neugestaltung des ganzen Friedens- und Kriegstrains gebührt.

Wie schon oben bemerkt worden ist, wurden alle Traindepots durch den Krieg von 1806/7 aufgelöst. Das Königsberger Depot wurde aber gleich nach dem Tilsiter Frieden wieder eingerichtet und war der Stapelplatz des Armeematerials, soweit solches dem Feinde nicht in die Hände gefallen war.

Indessen erst 1809 waren die Geschäfte soweit gediehen, daß man übersehen konnte, in welchem Umfange und an welchen Orten Traindepots zweckmäßig errichtet werden müßten. Durch A. K.-O. vom 27. März 1809 wurde bestimmt, daß in Königsberg und Breslau je 1 Depot für 16 000 Mann, in Berlin und Colberg je 1 Depot für 8000 Mann errichtet werden sollte. Die Depots in Berlin und Colberg galten in Bezug auf die Verwaltung nur für ein Depot, dessen Hauptsitz Berlin war, während Colberg nur ein Detachement bildete. Die Verwaltung dieser drei Depots bestand aus je 1 Traindirektor, 1 Lazarethinspektor und 1 Schirrmeister; für die Depots zu Berlin und Colberg trat noch ein zweiter Schirrmeister hinzu.

Hiernach waren also 3 Traindirektoren, 3 Lazarethinspektoren und 4 Schirrmeister erforderlich.

Bezüglich der Depots zu Berlin und Colberg wurde das Personal dergestalt vertheilt, daß in Berlin der Traindirektor und ein Schirrmeister, in Colberg der Lazarethinspektor und ein Schirrmeister dauernd blieben.

Die Depots sollten zum Retablissement in erster Linie die überschießenden Vorräthe des Depots zu Königsberg, und dann erst Neuanfertigungen benutzen. Bis das Depot zu Königsberg auf 16 000 Mann eingeschränkt wäre, sollten daselbst zur Unterstützung des Depotspersonals noch ein Lazarethdirektor und ein Wagenmeister im Dienst bleiben.

Eine Verfügung des Kriegsministeriums vom 4. Februar 1809 bestimmte, daß die Traindepots als militärische Magazine den Kriegskommissarien unterstellt würden.

Die Gehälter stellten sich wie folgt:

1 Direktor	600	Thlr.	jährlich.
1 Inspektor	240	=	
1 Schirrmeister	72	=	
1 Lazarethdirektor	300	=	
1 Wagenmeister	96	=	

Die Schirrmeister erhielten außerdem noch volle „Mundirung", die Inspektoren und Schirrmeister je 1 Brotportion.

Die ersten Traindirektoren nach dem Tilsiter Frieden waren:

Oberstlieutenant v. Jannwitz in Berlin-Colberg,
Major v. Katte in Breslau,
Major v. Randow in Königsberg.

Die Traindirektionen 1814 bis 1821.

Schon 1814 trat, infolge der veränderten Armeeeintheilung, eine anderweitige Organisation der Traindepots ein.

Jedes Armeekorps erhielt 2 Traindepots für seine beiden Divisionen, beim Generalkommando selbst wurde ein Stabsoffizier als Traindirektor angestellt.

Die erste Direktion in den Provinzen Brandenburg und Pommern umfaßte die Traindepots Berlin und Stettin,
= zweite = in den Provinzen Ost- und Westpreußen die Traindepots Königsberg und Graudenz,
= dritte = in der Provinz Sachsen die Traindepots Magdeburg und Merseburg,
= vierte = in der Provinz Westfalen die Traindepots Münster und Minden,
= fünfte = in den Provinzen am Rhein die Traindepots Benrath bei Düsseldorf und Coblenz,
= sechste = in den Provinzen Schlesien und Posen die Traindepots Breslau und Posen.

Der Traindirektor, auch Trainkapitän genannt, bei einem Generalkommando war dazu bestimmt, im Frieden von Zeit zu Zeit die Feldequipage der Truppen zu revidiren, die Anschläge zu Ausbesserungen bezw. Neuanschaffungen aufzustellen, die Traindepots zu beaufsichtigen und für die Kriegs-Train-Kompagnie die nöthigen Listen zu führen. Er mußte die Resultate seiner Revisionen dem kommandirenden General unter Beifügung von Vorschlägen zur Erhaltung der Feldequipage, im Einvernehmen mit dem Ober-Kriegskommissarius des Korps, einreichen. Diese Revisionen mußten zweimal jährlich, zur Exerzirzeit im Frühjahr und nach dem Herbstmanöver, vorgenommen werden. Die Traindepots des Armeekorps mußte der Traindirektor wenigstens zweimal jedes Jahr revidiren und über

ihren Zustand an den kommandirenden General berichten. Er bearbeitete ferner die persönlichen Angelegenheiten der Trainoffiziere, Lazarethinspektoren und Schirrmeister.

Für jede Division mußte das Personal der Train-Kompagnie — mit Ausnahme der zum Train Kommandirten, welche die aktiven Truppen stellten — vom Traindirektor in Listen geführt werden. Die Depotoffiziere wurden im Fall eines Krieges als Führer einer Proviantkolonne oder Feldbäckerei, die Lazarethinspektoren bei den Feldlazarethen und die Schirrmeister bei den fliegenden Pferdedepots verwendet. Die Listen der Trainsoldaten mußten so geführt werden, daß der Traindirektor im Fall einer Mobilmachung die Zusammenziehung der Leute ohne Umstände besorgen konnte.

Bei Demobilmachungen entließ der Traindirektor die Trainsoldaten auf unbestimmten Urlaub und gab die Listen darüber an die Civilbehörden; letztere bestimmten, ob und welche Leute in der Liste der Train-Kompagnie fortgeführt oder mit Abschied entlassen werden sollten. An Stelle der Entlassenen wurden sogleich andere Subjekte ermittelt und dem Trainkapitän namhaft gemacht. Zum Train durften keine Leute geworben werden, sie mußten vielmehr Kantonisten sein.

Der Traindirektor war der Untergebene des Ober-Kriegskommissarius.

Die Traindepots 1814 bis 1822.

Bei jedem Traindepot einer Division befand sich ein Subalternoffizier vom Train als Rendant und ein Lazarethinspektor als Kontroleur. Zu den Handarbeiten wurde ein halbinvalider Unteroffizier mit dem Titel „Schirrmeister" angestellt.

Jedes Traindepot bewahrte die Fahrzeuge, Geschirre u. s. w. für folgende Formationen auf:

1 Feldbäckerei-Kolonne,
2 Proviantkolonnen,
1 fliegendes Lazareth,
1 Hauptlazareth und
die Administrationen.

Ferner sollte jedes Traindepot die Feldequipage für zwei Infanterie-Bataillone „konserviren", um etwaigen Abgang bei den Truppen gleich zu decken und bei künftigen Mobilmachungen neu aufzustellenden Formationen aushelfen zu können.

Die chirurgischen Instrumente und Lazarethutensilien wurden alljährlich einmal durch den Generalchirurgen des Armeekorps unter Zuziehung eines Instrumentenmachers nachgesehen. Ohne Anweisung des Ober-Kriegskommissarius durfte aus den Beständen des Depots nichts verabfolgt werden. Jede Bestandveränderung mußte sofort dem Traindirektor des Korps gemeldet werden. Das Proviantamt, welches sich am Ort befand, wo ein Traindepot errichtet war, mußte die Rechnung sowohl über die Gelder, als auch über die Materialien des Traindepots führen; die erforderlichen Beläge gab das Traindepot. Alle Anschaffungen besorgte der Ober-Kriegskommissar oder das Proviantamt; dem Depot lag nur die Annahme und Verrechnung ob.

Das Trainoffizierkorps 1816 bis 1822.

Bezüglich des oberen Trainpersonals traten 1816 einige Aenderungen ein. Eine A. K.-O. vom 31. Juli 1816 bestimmte, daß das Korps der Trainoffiziere in der Folge aus:

6 Majors als Traindirektoren,
12 Kapitäns als Trainrendanten,
12 Premierlieutenants als Trainkontroleurs und
18 Sekondlieutenants als Traingehülfen

bestehen sollte.

Die Vertheilung dieser Offiziere war folgende:

1. Bei jedem Generalkommando blieb ein Traindirektor, dem zur Unterstützung ein Traingehülfe beigegeben wurde.
2. Die Verwaltung eines Traindepots bestand fortan aus 1 Rendanten, 1 Kontroleur und 1 Gehülfen.

Die Lazarethinspektoren fielen also fort.

Diese Allerhöchste Kabinetsordre bestimmte auch noch Folgendes:

„Die Zusammensetzung des Trainoffizierkorps erfolgt zunächst aus den wirklichen Trainoffizieren und den noch vorhandenen gut gedienten Traininspektoren.

Späterhin sollen diejenigen aggregirten Offiziere, welche die noch in Frankreich oder bei den Festungen stehenden wirklichen Trainoffiziere einstweilen vertreten oder sich bei den mobilen Trains zur Dienstleistung befinden, einrangirt werden. Dieses Trainpersonal soll keineswegs zur Zahl der Kombattanten gerechnet werden, sondern gehört ohne Ausnahme zu den Administrationen, deren Vorgesetzter der Generalintendant (General-Kriegskommissar) ist.

Die Weiterbeförderung soll bei gleicher Qualifikation nur nach dem Dienstalter, bei verschiedener Qualifikation aber lediglich nach der größeren Fähigkeit und der körperlichen Tüchtigkeit geschehen."

Die Traindepots 1822 bis 1853.

Durch A. K.-O. vom 1. November 1820 traten die Korpsintendanturen an die Stelle der Ober-Kriegskommissarien, mithin auch als vorgesetzte Behörde der Traindepots. Die Traindirektoren blieben vorläufig noch bestehen, indessen verfügte das Kriegsministerium unter dem 17. Februar 1821, daß den Intendanturen die Ausrüstung der Truppen mit Feldequipage und die Aufsicht über die Traindepots speziell mit eigener Verantwortung übertragen sei, auch die persönlichen Angelegenheiten des Trainpersonals von dieser Behörde ressortirten. Nachdem so die Amtsbefugnisse der Traindirektoren auf die Korpsintendanturen übergegangen waren, bestimmte eine A. K.-O. vom 17. März 1822 die Auflösung der Traindirektionen und die Einziehung der Stellen der Traingehülfen. Die Verwaltung der Traindepots bestand hinfort nur noch aus einem Trainrendanten und einem Trainkontroleur. Gleichzeitig wurde die Rechnungslegung den Proviantämtern abgenommen und den Traindepots übertragen. Mit der Rechnungslegung wurde speziell der Kontroleur betraut, die Kassenkommission aber von beiden Beamten gebildet.

Das Normalgehalt eines Trainkontroleurs stieg von 450 bis 600 Thaler, das eines Trainrendanten von 800 bis 900 Thaler; außerdem wurde der regulativmäßige Servis, bei Gewährung einer freien Dienstwohnung, jedoch nur zur Hälfte gewährt.

Gleichzeitig bestimmte diese A. K.-O., daß die Schirrmeister bei den Depots, für welche ein monatliches Gehalt von 6 Thalern ausgeworfen war, aus den Garnison-Kompagnien kommandirt werden sollten. Durch Verfügung des Kriegsministeriums vom 29. Februar 1828 besserte sich die Lage der Schirrmeister insofern, als bestimmt wurde, daß die vorerwähnten 6 Thaler monatlich nur als Zulage anzusehen wären, und daß die Schirrmeister, von den Garnison-Kompagnien vollständig verpflegt werden sollten. Bei der Auflösung der Garnison-Kompagnien, im Jahre 1838, traten die Schirrmeister, als überzählig, zu den kombinirten Reserve-Bataillonen der Armeekorps.

Im Fall einer Mobilmachung wurden die Traindepots aufgelöst und das Personal fand bei den mobilen Trains Verwendung. Die Aufsicht über die zurückgebliebenen Gegenstände übernahm dann die Garnisonverwaltung oder eine von der Intendantur angestellte geeignete Persönlichkeit.

Das Personal der Traindepots wurde seit 1829 beim Dienstantritt als Beamte nochmals vereidigt, und zwar der Rendant von dem Korpsintendanten, der Kontroleur und Schirrmeister von dem Rendanten.

1823 ging das Traindepot zu Minden ein, 1825 die Depots zu Merseburg und Stettin, wogegen in Köpenick und Bischofswerder bei Liebenwalde je ein Traindepot eingerichtet wurde. 1829 wurde das Depot zu Graudenz, 1835 das zu Benrath bei Düsseldorf aufgelöst und 1847 das Traindepot zu Köpenick nach Berlin verlegt. 1853 bestanden also für die neun Armeekorps folgende neun Traindepots.

Für das Gardekorps in Berlin,
" " 1. Armeekorps " Königsberg,
" " 2. " " Liebenwalde bei Stettin,
" " 3. " " Berlin,
" " 4. " " Magdeburg,
" " 5. " " Posen,
" " 6. " " Breslau,
" " 7. " " Münster,
" " 8. " " Ehrenbreitstein.

Zufolge Verfügung des Kriegsministeriums vom 26. Mai 1836 wurden nur solche Artillerieoffiziere bei den Traindepots angestellt, welche mit dem Fuhrwesen bekannt waren und die erforderlichen technischen Kenntnisse besaßen. Die Anstellung erfolgte zunächst als Trainkontroleure, meist erst interimistisch. Artillerieoffiziere, die zu den Traindepots übertreten wollten, erhielten zunächst ihren Abschied, meist mit einer Charaktererhöhung, und wurden dann als Trainoffiziere wieder angestellt.

Im Kriege.

Der Kriegstrain 1809 bis 1812.

Die Bestrebungen um die Reorganisation des Trains waren zwiefacher Art:

1. bestrebte man sich den Train auf das Aeußerste einzuschränken,
2. war man bemüht, diesen durchaus nothwendigen Train möglichst militärisch zu organisiren.

Die Arbeiten der Militär-Reorganisationskommission, im Verein mit dem General-Kriegskommissarius Ribbentrop, zur Neugestaltung des Trains gelangten Anfang 1809 zum Abschluß. Die Grundzüge der Reorganisation waren folgende:

Früher war der Verpflegungstrain in höherer Instanz dem Generalintendanten der Armee untergeordnet gewesen; jetzt, wo die Stelle des Generalintendanten durch die Ernennung eines General-Kriegskommissarius aufgehoben war, wurde Letzterer Chef des gesammten Trainwesens.

Der **Verpflegungstrain** für eine Brigade sollte hinfort aus einer Train-Kompagnie, bestehend aus einer Feldbäckerei, einer Brotfuhrwesen-Kolonne und einer Mehlfuhrwesen-Kolonne, gebildet werden.

Die Feldbäckereien sollten die eisernen Bügel nur als Nothbehelf betrachten, daher für eine Brigade von 7000 bis 8000 Mann nur je zwei derartige Oefen mit sich führen. Sie sollten die aus gebrannten Steinen aufzuführenden Oefen als das Hauptmittel zur Erzielung des Brotbedarfs betrachten und da, wo es zulässig wäre, die Backöfen der Städte und Dörfer mit in Anspruch nehmen. An Stelle der geworbenen Handwerker, die vor dem Tilsiter Frieden bei den Feldbäckereien verwandt wurden und die ein äußerst unzuverlässiges und schwer zu handhabendes Personal bildeten, wurden Handwerker aus den Kantons ausgehoben. Man gab diesen Leuten dieselben Rechte und Vorzüge, welche die Soldaten in Reih und Glied besaßen, ließ sie aber auch auf die Kriegsartikel vereiden und legte ihnen die Pflichten wirklicher Soldaten auf.

Das Brotfuhrwesen trat in die Stelle der Brotwagen, welche früher den sechstägigen Brotbedarf den Kompagnien, Eska-

drons und Batterien nachführten. Bei der neuen Organisation wurde verlangt, daß die Brotwagen auf vier Tage den Brotbedarf fassen sollten; die Wagen wurden den Kompagnien ꝛc. abgenommen und daraus besondere Kolonnen zu 31 Wagen gebildet und zur zweckmäßigen Benutzung den Verpflegungsbehörden überlassen.

Das Mehlfuhrwesen, welches früher dazu bestimmt war, einen neuntägigen Mehlbedarf fortzuschaffen, sollte in Zukunft den Truppen nur einen viertägigen Vorrath nachführen. Die Mehlfuhrwesen-Kolonnen wurden gleichfalls zu 31 Wagen formirt. Die Fahrzeuge, sowohl für die Brot-, wie für die Mehlkolonnen, wurden leichter gebaut, alle vierspännig gefahren und auf eine Ladung von 18 Centnern eingerichtet. Die Brotwagen hatten Deckel, die Mehlwagen Pläne. Jeder Mehlwagenkolonne wurde auch noch eine Feldschmiede beigegeben.

Die Pferdedepots waren in früheren Zeiten nur für die Artillerie vorhanden gewesen, jetzt wurden sie für alle Truppen eingerichtet und jede Brigade erhielt ein fliegendes Depot.

Bei der Entwickelung des Bedarfs an **Feldlazarethen** im Jahre 1809 nahm man den zehnten Mann als Gegenstand der Krankenpflege im Kriege an. Die Armee war damals 42 000 Mann stark und zerfiel in sechs Brigaden, die zur Zeit des Krieges zu drei Divisionen zusammen traten.

Auf Grund dieser Formation wurden sechs fliegende Lazarethe für 200 und drei Hauptlazarethe für 1200 Kranke oder Verwundete eingerichtet; es konnten in diesen Anstalten 4800 Mann, also 600 mehr als angenommen, untergebracht werden.

Bei eintretender Mobilmachung wurde bei jeder Brigade eine **Train-Kompagnie** errichtet.

Eine Train-Kompagnie setzte sich 1810 wie folgt zusammen:

1 Kapitän,
3 Stabskapitäns oder Lieutenants (2 Kavalleristen, 1 Infanterist),
3 Wachtmeister,
1 Feldwebel,
14 Unteroffiziere (6 Kavalleristen, 8 Infanteristen),
25 Gefreite (13 " 12 "),
3 Chirurgen,
2 Kurschmiede,
1 Backmeister,

4 Oberbäcker,
30 Bäcker,
1 Oberschlächter,
4 Schlächter,
2 Maurer,
5 Schmiede,
3 Stellmacher,
3 Sattler,
2 Böttcher,
1 Tischler,
150 Trainsoldaten als Fahrer.

Dieses Personal wurde auf die verschiedenen Trainformationen der Brigade vertheilt. Der Trainkapitän, welcher einen Wachtmeister zu seiner Unterstützung behielt, blieb beim Brigadestabe.

Die Etats der Formationen waren 1810 folgende:

Feldbäckerei:

1 Stabskapitän oder Lieutenant der Infanterie,
1 Feldwebel,
1 Gefreiter der Kavallerie,
14 Trainsoldaten,
1 Chirurgus,
1 Backmeister,
4 Oberbäcker,
30 Bäcker,
1 Oberschlächter,
4 Schlächter,
1 Grobschmied,
1 Sattler,
1 Stellmacher,
1 Tischler und Schiebemacher,
1 Böttcher,
2 Maurer,
3 Klepper (je 1 für den Offizier, Backmeister und Gefreiten der Kavallerie),
24 Vorder- } Pferde einschl. der Reservepferde.
12 Stangen- }
5 sechsspännige Wagen: 2 Backöfen-, 2 Backrequisiten-, 1 Reserve-Wagen.

Die Feldbäckerei wurde in fünf Korporalschaften eingetheilt, von

denen die ersten drei aus je 1 Oberbäcker und 10 Bäckern, die 4. aus 1 Oberschlächter, 4 Schlächtern und 7 Handwerkern, die 5. aus dem Kavallerie-Gefreiten und 14 Trainsoldaten gebildet wurde.

Brotfuhrwesen-Kolonne:

1 Stabskapitän oder Lieutenant der Kavallerie,
3 Unteroffiziere der Kavallerie,
6 Gefreite " " ,
3 Unteroffiziere der Infanterie,
6 Gefreite " " ,
53 Trainsoldaten als Fahrer,
1 Offiziersknecht,
1 Chirurgus,
1 Kurschmied,
1 Grobschmied,
1 Sattler,
1 Stellmacher,
2 Reitpferde (für den Offizier),
12 Klepper (je 1 für den Offizier, 9 Kavalleristen, 1 Chirurgus, 1 Kurschmied),
71 Vorder- } Pferde einschl. der Reserve,
70 Stangen- }
31 vierspännige Brotwagen einschl. 1 Reservewagen.

Mehlfuhrwesen-Kolonne:

1 Stabskapitän oder Lieutenant der Kavallerie,
3 Unteroffiziere der Kavallerie,
6 Gefreite " "
3 Unteroffiziere der Infanterie,
6 Gefreite " " ,
55 Trainsoldaten als Fahrer,
1 Offiziersknecht,
1 Chirurgus,
1 Kurschmied,
1 Oberschmied,
2 Schmiede,
1 Sattler,
1 Böttcher,
1 Stellmacher,
2 Reitpferde für den Offizier,
12 Klepper (vergl. Brotkolonne),

83 Vorder- } Pferde einschl. der Reserve,
70 Stangen- }
31 vierspännige Mehlwagen,
1 sechsspännige Feldschmiede.

Die Mehl- und Brotkolonnen wurden in 3 Züge zu 10 Wagen zu je 2 Beritte zu 5 Wagen eingetheilt; die Züge wurden von Kavallerie-Unteroffizieren, die Beritte von Kavallerie-Gefreiten geführt.

Fliegendes Pferdedepot:

1 Kavallerie-Unteroffizier als Wagenmeister,
25 Trainsoldaten,
50 Pferde,
1 zweispänniger Packwagen.

Fliegendes Lazareth (auch bewegliches Lazareth, Lazareth ambulant, genannt):

1 Stabschirurgus,
2 Oberchirurgen,
12 Krankenwärter,
1 Feldapotheker,
1 Apothekergeselle,
1 Apothekenhandarbeiter,
1 Lazarethinspektor,
2 Aufseher,
10 Lazarethchirurgen,
1 Kassenbedienter,
1 Expedient,
1 Wachtmeister,
1 Unteroffizier der Infanterie,
14 Trainsoldaten,
9 Klepper (2 für den Stabschirurgus, je 1 für die Oberchirurgen, Feldapotheker, Inspektor, Expedient, Kassenbedienten und Wachtmeister),
12 Stangen- } Pferde einschl. der Reserve,
18 Vorder- }
5 Wagen: 2 sechsspännige Apothekenwagen, 1 vierspänniger Bandagenwagen, 2 vierspännige Oekonomiewagen.

Hauptlazareth (auch stehendes Lazareth genannt):

1 Ober-Stabschirurgus,
1 Stabschirurgus,
4 Oberchirurgen,

1 Feldapotheker,
2 Inſpektoren,
1 Kaſſenbedienter,
1 Expedient,
1 Wachtmeiſter,
14 Trainſoldaten,
82 Unterbeamte, als: Lazarethchirurgen, Apothekenhandarbeiter, Krankenwärter, Revieraufſeher, Offiziersknechte ꝛc.
15 Klepper,
8 Stangen- } Pferde,
16 Vorder- }
4 ſechsſpännige Wagen (Bandagen-, Apotheken- und Oekonomiewagen).

Zur Mobilmachung eines Hauptlazareths gaben immer zwei Brigaden die erforderlichen Unteroffiziere und Mannſchaften. Die Mobilmachung des Hauptlazareths leitete der General-Stabschirurgus der Armee ſelbſt. Die Mobilmachung eines fliegenden Lazareths leitete der Stabschirurgus der Brigade.

Der Führer der Train-Kompagnie, meiſt ein Stabsoffizier, wurde ſchon im Frieden aus den früheren Trainoffizieren „konſervirt". (A. K.-O. vom 27. Juni 1810.)

Er hatte die Strafgewalt eines Regimentskommandeurs über ſeine Untergebenen. Die Offiziere, welche Kolonnenführer waren, ſtanden zu ihm im Verhältniß eines Eskadronchefs. Er leitete im Verein mit dem Kriegskommiſſarius der Brigade die Mobilmachung der Train-Kompagnie.

Diejenigen Offiziere, welche außer den eigentlichen Trainoffizieren (den Depotoffizieren) noch bei der Train-Kompagnie erforderlich waren, wurden von den Kavallerie-Regimentern der Brigade zum Train kommandirt.

Die üblen Erfahrungen, die man 1806/7 mit dem aus Wagen- und Schirrmeiſtern beſtehenden Aufſichtsperſonal gemacht hatte, führten zu einer neuen Einrichtung: Das erforderliche Train-Aufſichtsperſonal wurde von der Kavallerie und Infanterie der Brigade entnommen. Man unterſchied: „Kommandirte zum Train von der Kavallerie" und „Kommandirte zum Train von der Infanterie".

Von den Brigadegeneralen wurden bereits im Voraus die zum Train abzukommandirenden Offiziere, Unteroffiziere und Mannſchaften

deſignirt, ſo daß ſie bei eintretender Mobilmachung ohne Aufenthalt an ihren Beſtimmungsort abgehen konnten. Den Austauſch ungeeigneter Leute befahl der Brigadegeneral auf die Anzeige des Trainkapitäns.

Alle ſechs Monate ſollte die Hälfte der „Kommandirten zum Train" nach jedesmaliger Beſtimmung des Brigadegenerals abgelöſt werden. Die kommandirten Kavalleriſten ließen ihre Pferde bei den Regimentern zurück und wurden beim Train mit Kleppern beritten gemacht. Die Kommandirten von der Infanterie ſorgten für die Uebung der Trainſoldaten zu Fuß, für ihren guten militäriſchen Anzug und für ihre Haltung bei allen Dienſtangelegenheiten zu Fuß. Die Kommandirten von der Kavallerie ſorgten dafür, daß die Mannſchaft gut zu Pferde ſaß; wenngleich alles Gezwungene beim Train wegfallen mußte, ſollte doch der militäriſche Anſtand nicht vermißt werden.

Die Feldequipage der Mannſchaft und die Wagen mit ihrer Ladung ſtanden ſpeziell unter der Aufſicht der Infanteriſten, die Pferde, Geſchirre und Stallſachen unter ſpezieller Aufſicht der Kavalleriſten.

Bezüglich der eigentlichen Trainmannſchaften traten durch die neue Organiſation weſentliche Verbeſſerungen ein. Zunächſt beſtimmte eine A. K.-O. vom 12. April 1809, daß ſämmtliche bei den Train-Kompagnien eingetheilten Individuen (Fahrer, Handwerker ꝛc.) unter der Benennung: „Trainſoldaten" wirkliche Soldaten würden, und „als ſolche zu behandeln wären".

Als 1809 eine Mobilmachung der geſammten Armee in Ausſicht ſtand, wurde die erforderliche Zahl der Trainſoldaten aller Kategorien auf die Kantons vertheilt, von den Landräthen deſignirt und vereidigt. Seitdem wurden die Liſten immer kurrent gehalten.

Die Eidesformel lautete:

„Ich N. N. gelobe und ſchwöre zu Gott dem Allmächtigen, daß ich alles dasjenige, ſo mir in den Kriegsartikeln vorgeleſen und erklärt iſt, nach allen Kräften zu beobachten beſtrebt ſein werde.

Ich will auch meinem Allergnädigſten König und Herrn treu und ehrlich dienen, ſobald ich während meiner Dienſtzeit beordert werde, mich jederzeit zu der beſtimmten Friſt, an dem mir bekannten Ablieferungsorte einfinden und mich überhaupt ſo betragen, wie es einem treuen Unterthanen und Soldaten meines Allergnädigſten Königs anſteht und gebühret.

Auch will ich meinen Vorgesetzten in Allem gehorsam sein, die mir anvertrauten Pferde und Geräthschaften, Wagen und Sachen auf das Sorgfältigste, als wäre es mein Eigenthum, in Acht nehmen, mich zu keiner Zeit und unter keinen Bedingungen ohne den Befehl meiner Vorgesetzten aus der mir angewiesenen Reihe oder von dem bestimmten Versammlungsplatze, es sei weder allein noch mit den Pferden entfernen, sondern die mir anvertrauten Sachen gegen jeden feindlichen Angriff auf das Kräftigste vertheidigen, wie dies die Pflicht jedes rechtschaffenen Soldaten ist.

Dies Alles gelobe und beschwöre ich vor Allen, die hier gegenwärtig sind, so wahr mir Gott helfe, und ich hoffe, selig zu werden, durch Jesum Christum und sein heiliges Wort."

Die Militär-Transportkolonne 1811.

Da die Landbewohner in der Reorganisationszeit durch die häufige Gestellung von Vorspann für Militärtransporte zu leiden hatten, so wurden besondere „Militär-Transportkolonnen" eingerichtet, um dem Lande dadurch Erleichterung zu schaffen.

Bei jeder Brigade wurde eine derartige Kolonne nach folgendem Etat gebildet:

1 Stabskapitän als Kommandeur,
3 Unteroffiziere der Kavallerie,
6 Gefreite der Kavallerie,
3 Unteroffiziere der Infanterie,
6 Gefreite der Infanterie,
50 Trainsoldaten,
12 Reitpferde bezw. Klepper,
68 Vorder- } Pferde einschl. Reserve,
66 Stangen- }
31 vierspännige Wagen.

Der Traindirektor der Brigade, bei dem sich der Stab der Kolonne befand, versah über letztere das Amt des Trainkapitäns. Die Kolonne war in drei Züge zu je zwei Beritte eingetheilt, um ihre Beweglichkeit zu erhöhen und Detachirungen zu ermöglichen.

Bei wichtigen Geldtransporten wurde der Kolonne ein Kassenbeamter und ein Militärkommando zur Bedeckung mitgegeben. Die Transportkolonnen waren Hülfsmittel der Verpflegung der Armee; ihre Verwendung hing von den Kriegskommissarien ab.

Der Train im Feldzuge 1812.

Der neu organisirte Train fand seine erste Verwendung im Kriege von 1812.

Durch A. K.-O. vom 6. März 1812 wurde befohlen:

1. daß 20 000 Mann einschl. Artillerie mit den erforderlichen Trains mobil gemacht würden,
2. daß ferner die aggregirten Offiziere der Infanterie und Kavallerie zurückbleiben sollten, doch sollten aus ihnen die außer den eigentlichen Trainoffizieren erforderlichen Offiziere bei den Trains durch die Brigadegenerale ausgewählt werden,
3. daß die zu bildenden drei Train-Kompagnien aus je zwei Brigaden zusammengesetzt würden und zwar: je eine aus den beiden preußischen Brigaden, aus den beiden schlesischen Brigaden, aus der brandenburgischen und pommerschen Brigade,
4. daß die zu den Trainkompagnien kommandirten Mannschaften bloß von denjenigen Truppen genommen werden sollten, welche ganz oder zum Theil ins Feld rückten,
5. daß bei einer jeden Brigade eine Reserve von 50 Knechten und 25 Pferden gebildet würde, welche vorläufig an einem zu bestimmenden Ort zusammengezogen werden und nachmals ihre weitere Bestimmung erhalten sollte.

Im Allgemeinen blieb die Organisation von 1809 bestehen, soweit die besonderen Verhältnisse nicht Abweichungen nothwendig machten. Die mobilen Trains des preußischen Hülfskorps waren folgendermaßen zusammengesetzt:

Der Verpflegungstrain bestand aus drei Kompagnien; jede Kompagnie aus 1 Feldbäckerei, 2 Brot- und 2 Mehlkolonnen und einem fliegenden Pferdedepot.

Da konventionsmäßig für 20 Tage der Bedarf an Mundvorrath mitgenommen werden sollte, so mußte die ursprüngliche Zahl der Kolonnen bei den Brigaden verdoppelt werden, und nicht ein einziger Mehl- oder Brotwagen blieb in den Traindepots zurück.

Die Etats der einzelnen Formationen blieben unverändert.

Seit dem 5. Oktober 1810 fanden die Brotkolonnen anderweitige Verwendung und zwar als sogenannte bewegliche Magazine.

Der General-Kriegskommiſſarius Ribbentrop hatte bei der Affaire von Gräfenthal die richtige Beobachtung gemacht, daß die Trains den Truppen am nützlichſten wären, wenn ſie ihnen als bewegliche Magazine der unentbehrlichſten Lebensmittel unmittelbar folgten.

Infolge deſſen wurde angeordnet, daß die Brotwagenkolonnen als bewegliche Magazine organiſirt würden, gleichzeitig wurde jeder Brotkolonne ein Magazinaſſiſtent beigegeben, der die Rendantur führte. Jeder Beritt zu 5 Wagen wurde mit 7 Centner Brot, 1 Centner Salz, 7 Centner Zwieback, 2 Faß Branntwein und 8 Centner Grütze, Graupen oder Erbſen beladen. Außerdem wurden jedem Beritt zwei Stück Schlachtvieh pro Wagen zugetheilt.

Die Kolonnen wurden dahin inſtruirt, ſtets unmittelbar hinter den Truppen zu bleiben. Bei Schlachten ꝛc. ſollten ſie ſich ½ Meile vom Schlachtfelde entfernt ſo aufſtellen, daß die Kommunikation mit dem Schlachtfelde nicht gehemmt würde und die Kolonnen ſelbſt leicht vor- oder zurückgehen könnten.

Sowie ein Truppentheil Proviant verlangte, beorderte der Kolonnenkommandeur die erforderliche Anzahl Wagen, ſowie das Schlachtvieh nach dem Standorte der Truppen und ließ dort die Lebensmittel gegen Quittung übergeben. War ein Wagen leer, ſo ging er, womöglich mit Verwundeten beladen, zurück und lieferte dieſe in die Verbindehäuſer ab. Auch begleitete ein Kommandirter die Wagen, um dafür zu ſorgen, daß die auf dem Schlachtfelde liegen gebliebenen Waffen u. ſ. w. möglichſt vollzählig geſammelt, auf die Wagen verladen und nach den nächſten Magazinen geſchafft würden. Sodann ergänzten die leeren Wagen ihre Ladung aus den Magazinen und kehrten zu den Kolonnen zurück.

Trotz der großen Anzahl der Verpflegungskolonnen konnten dieſelben aber den anſtrengenden Dienſt nicht vollſtändig verſehen und mußten faſt überall Landfuhren zur Hülfe genommen werden. Da indeſſen von den Truppen vielfach Mißbrauch mit dieſen Landfuhren getrieben wurde, ſo veranlaßte der General-Kriegskommiſſarius Ribbentrop, daß aus dieſen Wagen beſondere Parks gebildet wurden, über die die Kriegskommiſſare allein das Verfügungsrecht hatten. Die fliegenden Pferdedepots kommandirten das erforderliche Aufſichtsperſonal aus ihren Leuten.

Die oberſte Leitung des Feldlazarethweſens wurde 1812 dem Generalintendanten Grafen v. Lottum übertragen, der im

Verein mit dem General-Kriegskommissar Ribbentrop und dem General-Stabschirurgen Dr. Görke, den besonderen Verhältnissen entsprechend, einen anderen Personaletat aufstellte.

Im Ganzen waren beim preußischen Korps drei fliegende Lazarethe für je 200 Verwundete und drei Abtheilungen der Hauptlazarethe der Armee für je 600 Verwundete.

Nach ihrem Etat konnten diese Anstalten also insgesammt 2400 Kranke oder Verwundete bedienen. Da aber die Westfalen, Polen, Bayern und Franzosen, welche zum preußischen Korps stießen, keinerlei Lazarethanstalten mitbrachten und das Korps dadurch auf 36 000 Mann anwuchs, so mußten die Lazarethe fast ein Drittel mehr übernehmen. Für die Vorzüglichkeit der preußischen Feldlazarethe spricht es, daß trotzdem der Betrieb ungestört und die Bedienung der Verwundeten vollständig ausreichend blieb.

Die neuen Etats für die Feldlazarethe waren wie folgt:

Fliegendes Lazareth für 200 Kranke:

1 Ober-Stabschirurg,
1 Stabschirurg,
2 Oberchirurgen,
11 Chirurgen,
1 Reise-Feldapotheker,
1 Unter-Feldapotheker,
1 Apothekenhandarbeiter,
1 Lazarethinspektor,
2 Revierinspektoren,
12 Krankenwärter und dergl.,
1 Kassenbeamter,
1 Expedient,
1 Wachtmeister der Kavallerie,
1 Unteroffizier der Infanterie,
9 Offizierknechte (für die Aerzte und Beamten),
15 Trainsoldaten,
14 Reitpferde oder Klepper,
16 Vorder- } Pferde einschl. Reserve,
20 Stangen- }
2 Bandagenwagen (1 vierspänniger, 1 zweispänniger),
2 Apothekenwagen (1 sechsspänniger, 1 zweispänniger),
4 Oekonomiewagen (vierspännige).

Im Mai 1812 wurden jedem fliegenden Lazareth noch zwei weitere vierspännige Wagen zum Transport der Lebensmittel zugetheilt.

Hauptlazareth für 1200 Kranke:

1 Divisions-Generalchirurgus,
1 Ober-Stabschirurgus,
4 Stabschirurgen,
9 Oberchirurgen,
60 Lazarethchirurgen,
1 Instrumentenmacher,
1 Reise-Feldapotheker,
3 Unter-Feldapotheker,
2 Apothekenhandarbeiter,
1 Oberlazarethinspektor,
4 Lazarethinspektoren,
18 Revierinspektoren,
80 Krankenwärter und dergl.,
2 Kassenbeamte,
2 Expedienten,
2 Wachtmeister,
2 Unteroffiziere der Infanterie,
30 Knechte für Aerzte und Beamte,
22 Trainsoldaten,
39 Reitpferde bezw. Klepper,
30 Stangen- } Pferde,
32 Vorder- }
3 Bandagenwagen (zwei- und vierspännig),
3 Apothekenwagen (zwei- und sechsspännig),
5 vierspännige Oekonomiewagen,
1 vierspänniger Krankenwagen.

Bei einem fliegenden Lazareth befand sich 1 Trainoffizier, bei einem Hauptlazareth 3 Trainoffiziere als „Lazarethkommandanten". Sie hatten die Disziplin über die Kranken zu handhaben, die Instradirung der Transporte von Verwundeten und Rekonvaleszenten anzuordnen u. s. w.

Auch auf allen Militärstraßen waren Trainoffiziere mit den erforderlichen Mannschaften stationirt, um die Ordnung bei den Transporten der Kranken und Verwundeten aufrecht zu erhalten und für die gehörige Verpflegung der Transporte zu sorgen.

Der Train in den Freiheitskriegen 1813 bis 1815.

Im März 1813 rückte die preußische Armee mit 80 000 Mann zum Kampf aus. Mit dieser plötzlichen Vermehrung der Armee vermochte die Aufstellung einer entsprechenden Anzahl Train nicht Schritt zu halten, da es vor Allem an dem erforderlichen Material fehlte. Wenn dennoch die Leistungen dieser Truppe rühmenswerth waren, so kann das Verdienst nur an einen Namen geknüpft werden, an den des General-Kriegskommissarius Ribbentrop.

Bei der bedeutenden Verstärkung der Armee zum Kriege von 1813 war es unmöglich, dem Verpflegungsfuhrwesen eine so große Ausdehnung zu geben, wie nach den Bestimmungen von 1809 nothwendig gewesen wäre.

Die **Train-Kompagnien** bei den 7 Brigaden erhielten am 25. August 1813 folgende Bezeichnung:

Train-Kompagnie Nr. 1 Kapitän v. Reitzenstein,
" " 2 Oberstlieutenant v. Katte,
" " 3 " v. Kuhse,
" " 4 Major v. Bismark,
" " 5 " v. Dornis,
" " 6 " v. Herzberg,
" " 7 Kapitän v. Buddenbrok.

Eigentlich sollte jede dieser Kompagnien eine Brot- und eine Mehlkolonne erhalten, aber man konnte kaum die Hälfte des Fuhrwerkes beschaffen, daher wurde beim Ausbruch des Krieges bestimmt:

1. Jede Brigade erhält nur eine Kolonne, die für alle Verpflegungsgegenstände verwendbar ist.
2. Der Unterschied zwischen Brot- und Mehlfuhrwesen wird aufgehoben; damit in der Ladung von Fässern kein Hinderniß stattfindet, werden die mit Deckeln versehenen Brotwagen allmälig abgeschafft und die mit Plänen versehenen Mehlwagen dafür eingeführt.
3. Diese Kolonnen erhalten den Namen „Proviantkolonnen" und den Etat der bisherigen Mehlkolonnen. Sie führen den viertägigen Bedarf an Brot und Mehl den Truppen nach.
4. Bei jeder Proviantkolonne wird zur Rechnungslegung ein Rendant angestellt.

Die Bildung der Proviantkolonnen in Schlesien verzögerte sich aber trotz allen Eifers so, daß man gezwungen war, die Vorspannleistungen des Landes wieder zu benutzen. Der General-Kriegskommissarius bestimmte daher am 19. März 1813, daß die Kriegskommissare der Brigaden sich die erforderlichen Proviantwagen von den Regierungen stellen lassen sollten. Aus diesem Landfuhrwerk wurden kleine Abtheilungen zu je 30 Wagen gebildet, welche von einem Magazinbeamten geführt wurden. Jeder Abtheilung wurde auch ein Kommandirter von der Kavallerie beigegeben. Bei dem Uebergange in feindliches Gebiet wurde das schlesische Landfuhrwerk durch solches aus dieser Gegend abgelöst.

Sowie von den in Schlesien mobil zu machenden Proviantkolonnen ein Zug von 10 Wagen gebildet war, ging derselbe zur Armee und eine entsprechende Anzahl Landwagen wurde dafür entlassen.

Die Proviantkolonnen konnten indeß die hohen Anforderungen nicht erfüllen, welche an sie gestellt wurden, und man war gezwungen, dauernd Landfuhrwerk bei der Armee mitzuführen. Die bei dem Feldzuge von 1812 gemachten Erfahrungen wurden hierbei verwerthet.

Am 7. August 1813 erließ der General-Kriegskommissar eine „Vorschrift zur Formirung der Vorspannfuhren".

„Die vom Lande zu stellenden Vorspannfuhren, welche zur Nachführung der Verpflegungsreserve bestimmt sind, sollen wie das regelmäßige Proviantfuhrwesen in Kolonnen formirt werden, die denselben Etat an Kommandirten ꝛc. erhalten wie eine Proviantkolonne. 31 vierspännige Wagen bilden eine Kolonne. Bei jedem Wagen befinden sich zwei Knechte, von denen der eine als Trainsoldat vereidigt und sobald als möglich auch als solcher bekleidet wird. Beim Uebertritt in feindliches Gebiet werden die vaterländischen Fuhren durch solche aus diesem Gebiet ersetzt. Die Fuhrleute, welche vom feindlichen Gebiet mit den Fahrzeugen kommen, werden, insofern sie nicht als Trainsoldaten auf die Kriegsartikel schwören wollen, von den Fahrzeugen entfernt und durch die obengenannten Trainsoldaten ersetzt. Wollen jene Fuhrleute bleiben, so sind sie in die Reserve zu nehmen, und nie bei ihren Pferden zu lassen, da sie während der Bewegungen die Gelegenheit, davonzukommen, nicht vorbei lassen würden."

Die vaterländiſchen Fuhren wurden mit Päſſen verſehen in die Heimath zurückgeſchickt, nur blieben die als Trainſoldaten vereidigten Knechte zurück. Alle Fahrzeuge ſollten mit Plänen verſehen, wenn die Zeit es geſtattete, roth angeſtrichen und numerirt werden. Die Kolonnen ſelbſt führten die Bezeichnung „Reſervekolonne Nr. 1 des 1. Armeekorps“ ꝛc. und wurden innerhalb der Korps fortlaufend numerirt. Die Kolonnen ſtanden unter Aufſicht des Trainkapitäns und des Kriegskommiſſars des Armeekorps; bei den Brigaden auch unter dem Trainoffizier der Brigade. Bei dem Mangel an Trainoffizieren wurden die Reſervekolonnen von Offizianten geführt.

Durch A. K.-O. vom 16. April 1813 wurde beſtimmt, daß die Feldbäckereien ſoviel Handwerker zum Backen erhalten ſollten, wie nöthig wären, um den täglichen Brotbedarf zu decken.

Demgemäß wurde die bei einem Armeekorps befindliche Feldbäckerei auf folgenden Etat gebracht:

1 Offizier,
1 Feldwebel,
1 Gefreiter der Kavallerie,
14 Trainſoldaten,
1 Chirurgus,
1 Backmeiſter,
8 Oberbäcker,
1 Oberſchlächter,
60 Bäcker,
8 Schlächter,
1 Grobſchmied,
1 Sattler,
1 Tiſchler und Schiebemacher,
1 Böttcher,
4 Maurer.

Betreffs der Pferde und Fahrzeuge blieb der Etat von 1810 in Kraft.

Die Pferdedepots bei den Train-Kompagnien blieben unverändert. Außerdem wurde zufolge Verfügung des Kriegsminiſteriums vom 26. Juni 1813 für das 1. und 2. Armeekorps je ein größeres Pferdedepot errichtet, in welchem alle die zeitweiſe für die Kavallerie und Artillerie untauglich gewordenen Pferde untergebracht wurden. Zur Aufſicht und Pflege der Pferde mußte jedes Kavallerie-Regiment

1 Unteroffizier und für je 2 eingestellte Pferde 1 Mann zum Depot kommandiren.

1815 wurde bestimmt, daß jedes der sechs ersten Armeekorps eine Train-Kompagnie erhalten sollte, die sich folgendermaßen zusammensetzte:

1 Trainkapitän,
1 Feldbäckerei,
6 Proviantkolonnen,
1 fliegendes Pferdedepot.

Der Trainkapitän erhielt 1 Schreiber, 2 Knechte, 2 Reitpferde, 1 Klepper, 2 Wägenpferde und 1 Wagen zu seiner Verfügung.

Der Etat der Feldbäckereien wurde um:

1 Offizier,
12 Oberbäcker,
1 Oberschlächter,
90 Bäcker,
8 Schlächter,
6 Maurer,
1 Trainsoldaten,
2 Reitpferde

vermehrt.

Der Etat der Pferdedepots wurde gleichfalls erhöht und bestand aus:

1 Lieutenant der Kavallerie,
2 Unteroffizieren der Kavallerie als Wagenmeister,
1 Kurschmied,
50 Trainsoldaten,
100 Pferden (Reit-, Vorder-, Stangenpferden und Kleppern).

Zur Vermeidung von Störungen auf dem Marsche eines Armeekorps durch den Train und auch zur Kontrolirung desselben fungirte für jedes Armeekorps ein Polizeidirektor, Stabsoffizier oder Kapitän, als General-Wagenmeister (Instruktion vom 27. November 1813). Derselbe hatte ganz besonders für die Ausführung der Befehle des Kommandirenden über die Marschordnung und Bewegung des Trains zu sorgen. Sobald die Bagage von dem Korps getrennt marschirte, standen ihm in Beziehung auf die Disziplin die

Rechte eines Brigadechefs zu und in dieses Verhältniß trat er auch den Kommandeuren der einzelnen Kolonnen gegenüber.

Zur besseren Handhabung und Ordnung theilte man den ganzen Train eines Armeekorps in „Troß" und „Bagage".

Zum Troß gehörten:

die Packpferde mit ihren Führern,
die Reitpferde mit ihren Knechten,
Truppenfahrzeuge und Administrationstrains,
Fahrzeuge der Lieferanten und Marketender.

Zur Bagage gehörten:

Medizinwagen der Regimenter u. s. w.,
Munitionswagen der Regimenter,
Munitionspark-Kolonnen,
Proviantkolonnen,
Feldlazareth-Fahrzeuge ꝛc.

Diese Eintheilung galt auch noch 1815. Besonders interessant ist folgender Artikel, welcher wohl die letzte Instruktion über die Bildung von Wagenburgen enthält:

„Wird die Bagage vom Feind bedroht, so muß der Bagagekommandant eine Wagenburg formiren, die Vertheidigung arrangiren, und, wenn er dem Feind gewachsen ist, sie durchzusetzen suchen, im entgegengesetzten Fall aber den Rückzug in Ruhe und Ordnung antreten. Uebereilt ihn der Feind, so versteht es sich von selbst, daß er sämmtliche Wagen mit ihrer Ladung, sowie die Last, welche die Packpferde tragen, insofern keine Rettung möglich ist, in Feuer aufgehen läßt."

Die 80 000 Mann starke preußische Armee führte im März 1813 sämmtliche **Feldlazarethe** — sechs fliegende und drei Hauptlazarethe — mit sich. Diese waren zwar, wie oben bemerkt ist, nur für 4800 Leidende eingerichtet, konnten aber unbedenklich 6400 Mann bedienen. Es mußte also noch für 1600 Mann Rath geschafft werden, da auf 10 pCt. Verwundete und Kranke gerechnet wurde.

Dies geschah durch Bildung der sogenannten Provinzial-Lazarethe. Jedes Gouvernement errichtete nämlich in seinem Bezirk nach Bedarf soviel Lazarethanstalten, wie zur Aufnahme der Kranken und Blessirten der mobilen Armee nothwendig waren.

Die Anlage dieser Provinzial-Lazarethe war um so nöthiger, als

wegen Mangels an Material und Personal nicht mehr Feldlazarethe mobil gemacht werden konnten.

Demnach bestanden im April 1813 drei Arten von Lazarethen für die mobile Armee:

1. Die fliegenden Lazarethe,
2. die Hauptlazarethe,
3. die stehenden oder Provinzial-Lazarethe.

Die fliegenden Lazarethe folgten den Truppen und leisteten den Verwundeten den ersten Beistand; sie mußten immer schnell evakuirt werden.

Die Hauptlazarethe waren als Zwischenanstalten zu betrachten, wohin die fliegenden Lazarethe evakuirt wurden. Sie folgten gleichfalls der Armee, wurden im Rücken der Stellungen in Thätigkeit gesetzt und sollten immer ein Drittel der Lagerstellen für unvorhergesehene Fälle unbesetzt halten.

Die stehenden Lazarethe wurden in geeigneten Städten von den Landesregierungen angelegt und unterhalten; sie nahmen die Verwundeten von den Hauptlazarethen auf und pflegten sie bis zur Wiederherstellung. Die Punkte, wo stehende Lazarethe angelegt werden sollten, bestimmten die kommandirenden Generale. Die Divisions-Generalchirurgen leiteten die Anlage derselben. In jedem Bezirk, in dem sich mehrere stehende Lazarethe befanden, wurde ein chirurgischer Oberer als Inspekteur eingesetzt. Diesen Lazarethinspekteuren wurden je ein Oekonomie-Inspekteur, ein Sekretär und ein Chirurgus als Gehülfen beigegeben.

Sämmtliche stehenden Lazarethe standen direkt unter dem General-Stabschirurgen, während die fliegenden und Hauptlazarethe unter der Direktion der Divisions-Generalchirurgen verblieben.

Grundsätzlich sollten für je 10 000 Mann ein fliegendes Lazareth zu 200 Mann und eine Abtheilung vom Hauptlazareth zu 400 Mann errichtet werden. Die noch fehlenden Lazarethe sollten allmälig aus den Hauptlazarethen abgezweigt werden. Für die Ergänzung der letzteren hatten die Divisions-Generalchirurgen zu sorgen.

Kurz vor der Schlacht von Groß-Görschen wurde das fliegende Feldlazareth Nr. 7 eingerichtet.

Der Rückzug der Armee nach den Schlachten von Groß-Görschen und Bautzen beschränkte bald die Krankenpflege auf die vaterländischen Quellen. Die Lazarethe in der Mark, Pommern und Schlesien, wovon die in den erstgenannten Provinzen mit den durch die Franzosen und

Russen eingeschleppten Epidemien kämpften, wurden überfüllt, aber doch bald so geordnet, daß die Ueberfüllung ohne Schaden blieb.

Kurz vor dem Wiederausbruch der Feindseligkeiten, also im Juli 1813, erschienen die Landwehren. Der Bestand der mobilen Truppen wuchs dadurch auf 180 000 Mann. An eine augenblickliche entsprechende Vermehrung der Feldlazarethe konnte man nicht denken, da es an Material und Personal fehlte. Man konnte die Regimenter und Bataillone nicht einmal hinreichend mit Aerzten besetzen.

Durch A. K.-O. vom 4. August 1813 wurde die sofortige Einrichtung eines „Haupt-Reserve-Feldlazareths" bestimmt.

Dasselbe erhielt Organisation und Form eines stehenden Lazareths, da es an Pferden ꝛc. fehlte, um es mobil zu machen. Das Reservelazareth stand unmittelbar unter Leitung des Generalintendanten und blieb ausnahmsweise außer dem Geschäftsbereiche des General-Kriegskommissars. Es war für die ganze Armee bestimmt, zerfiel in zehn gleich starke Abtheilungen und wurde zunächst zwischen der Oder und Elbe aufgestellt; es war zur Aufnahme von 3000 Kranken bestimmt und zählte mehr als 100 Ober- und Unter-Wundärzte unter der Leitung des Generalchirurgen Dr. Gräfe.

Außerdem wurden zwei neue Feldlazarethe Nr. 8 und 11 eingerichtet und zwei Abtheilungen des Haupt-Reserve-Feldlazarethes als fliegende Feldlazarethe Nr. 9 und 10 mobil gemacht.

Die Armee besaß also im Augenblick, wo der erste Schuß fiel:

9 fliegende Feldlazarethe für	1 800	Mann,
3 Hauptlazarethe für	3 600	"
1 Haupt-Reserve-Feldlazareth	3 000	"
also Krankenpflege für	8 400	Mann.

Im Oktober 1813 waren schon 51 stehende oder Provinzial-Lazarethe vorhanden, und diese wuchsen so an, daß im März 1814 124 solcher Anstalten vorhanden waren.

Die russische Armee, die überhaupt keine Feldlazareth-Anstalten hatte, benutzte die preußischen Lazarethe mit.

Die Leistungen der Hauptlazarethe waren in jeder Beziehung vorzügliche. Die fliegenden Lazarethe litten an zu geringer Beweglichkeit; sie konnten bei der raschen Entwickelung der Ereignisse den Truppen nicht schnell genug folgen. Dennoch fehlt es auch nicht an günstigen Berichten über ihre Thätigkeit; so wurde z. B. das fliegende Feldlazareth Nr. 2 für seine in der Schlacht bei Leipzig bewiesene

aufopfernde Thätigkeit durch A. K.-O. vom 29. November 1813 besonders belobt.

Im Mai 1814 wurde für ganz Frankreich eine preußische Lazarethdirektion zur Regelung des Etappen-Lazarethwesens ernannt.

Diese Kommission bestand aus 1 Oberst, 1 Divisions-Generalchirurgen und 1 Intendanten und hatte das ganze Hauptlazareth Nr. 2 zur Verfügung. Diese Lazarethdirektion errichtete auf allen Straßen, wo die Truppen gegen Paris gezogen waren, besondere Kommissionen — aus 1 Stabschirurgen, mehreren Ober- und Lazarethchirurgen und 1 Expedienten bestehend —, welche in den ihnen angewiesenen Departements ihre Wirksamkeit auszudehnen hatten.

Für Paris wurde eine ähnliche Einrichtung getroffen.

Auf den Vorschlag des Prinzen August von Preußen wurden 1814 besondere **„Kompagnien zum Transport der Verwundeten"** errichtet. Dieser Vorschlag wurde dadurch begründet, „daß durch das schnelle, durch dergleichen Kompagnien auszuführende Fortbringen der Verwundeten vom Schlachtfelde:

1. das Leben vieler Schwerverwundeter durch das frühere Verbinden erhalten,
2. dem fechtenden Soldaten der Anblick seiner schwer verwundeten Kameraden, welcher einen höchst nachtheiligen Eindruck auf ihn mache, entzogen, und
3. die Zahl der fechtenden Soldaten nicht mehr, wie bisher oft geschah, durch das Zurückbringen der Verwundeten vermindert, mithin auch dem Zerstreuen der Leute, wozu das Zurückbringen der Verwundeten Gelegenheit giebt, vorgebeugt werden würde".

Außerdem würden solche Kompagnien zweckmäßig außer dem Gefecht, zu Wachen in den Hauptquartieren, zur Bedeckung desjenigen Theils der Bagage, welcher beständig bei den Truppentheilen bleibt, und zu anderen Zwecken, welche sich mit der eigentlichen Bestimmung derselben vereinigen ließen, je nach den Umständen gebraucht werden können. Diese Kompagnien müßten zu dem Ende aus besonders zuverlässigen und rechtlichen, übrigens alt gedienten, nicht mehr ganz felddienstfähigen Soldaten zusammengesetzt und zu ihren Offizieren sehr gewandte Leute ausgesucht werden. Durch A. K.-O. vom 5. Januar 1814 wurde befohlen, daß für jede Brigade in der Armee eine solche Kompagnie zu 120 Köpfen errichtet würde, deren gesammte Kopfzahl,

um der aktiven Armee keine Streitkräfte zu entziehen, stets außer dem für die aktive Armee bestimmten Etat komplet erhalten werden sollte. Auch sollte einer jeden Kompagnie eine Anzahl Tragen zugetheilt werden, welche die Leute abwechselnd statt der Gewehre zu tragen hätten. Die Gewehre sollten daher wegfallen und die Leute nur mit Säbeln bewaffnet werden.

Darauf verfügte das Kriegsministerium am 23. Januar 1814, daß bei einer jeden Brigade des 1., 2., 3. Armeekorps, ingleichen bei der Garde-Brigade eine solche Kompagnie unter spezieller Leitung der Brigadegenerale organisirt werden sollte. Demgemäß wurden 13 Kompagnien aufgestellt; jede Kompagnie bestand aus:

1 Stabskapitän als Führer,
1 Premierlieutenant,
1 Feldwebel,
7 Unteroffizieren,
2 Spielleuten,
110 Gemeinen,
1 Chirurgus.

Beide Offiziere waren beritten, um sich zur besseren Ausübung des Dienstes schnell von einem Ort zum anderen begeben zu können. Jede Kompagnie hatte einen vierspännigen Wagen zur Fortschaffung der Offiziersequipage, der Montirungsstücke u. s. w.

Zur Kompagnie gehörten:

1 Reitpferd für den Kapitän,
2 Klepper, je 1 für den Kapitän und den Lieutenant,
2 Stangen- } Pferde,
2 Vorder- }
1 Wagen.

In der Regel blieb die Kompagnie der Brigade attachirt; bei Detachirungen einzelner Theile derselben wurde zugleich ein entsprechender Theil der Kompagnie dem Detachement beigegeben.

Eine A. K.-O. vom 9. März 1814 bestimmte weiter, daß das 4. Armeekorps keine Krankenträger-Kompagnien erhalten sollte. Jede Kompagnie erhielt:

15 Tragbahren *) } von Zwillich,
30 Tragsessel }
50 Paar Krücken.

*) Die Tragbahren bestanden aus zwei 7 Fuß langen Stangen, welche mit 6 Fuß langem und 3 Fuß breitem Zwillich überzogen waren und durch

Für die Folge sollten die Kompagnien mit Kranken-Transportwagen ausgestattet werden. Die Hälfte der Gemeinen erhielt Bandagebeutel mit den erforderlichen Binden und dergl. zur ersten Hülfeleistung auf dem Schlachtfelde selbst.

Diese Anordnungen kamen indeß nicht mehr zur vollständigen Ausführung. Die Organisation hatte eben erst begonnen, als der Krieg sein Ende erreichte. Am 22. Juli 1814 wurde die Auflösung der Kompagnien verfügt, ohne daß sie in Thätigkeit getreten waren.

Der Kriegstrain 1831 bis 1853.

Bis zum Jahre 1831 änderte sich an den betreffenden Bestimmungen nichts. Am 16. April 1831 wurde eine neue Dienstanweisung für die **Train-Kompagnie eines Armeekorps** erlassen. Die Kompagnie bestand nun aus:

1 Trainkapitän,
1 Feldbäckerei-Kolonne,
7 Proviantkolonnen und
1 fliegenden Pferdedepot.

Der Trainkapitän — ein Stabsoffizier — hatte zu seiner Unterstützung einen Trainkontroleur und zur Fortschaffung des Gepäckes, der Akten u. s. w. einen zweispännigen Registraturwagen zur Verfügung. Der Trainkapitän stand in den technischen Dingen unter dem Korpsintendanten, in allen anderen Beziehungen direkt unter dem kommandirenden General. Er hatte die Strafgewalt eines Regimentskommandeurs über Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften seines Befehlsbereichs. Die Kolonnenkommandeure standen zu ihm und zu ihren Untergebenen im Verhältniß der Eskadronchefs eines Kavallerie-Regiments. Am Tage der Schlacht sollte sich der Trainkapitän auf dem Schlachtfelde einfinden und nach den Bestimmungen der Intendantur das Abbringen der Verwundeten leiten. Zu dem Ende benachrichtigte ihn die Intendantur, welche Fahrzeuge zu seiner Verfügung stehen würden, und veranlaßte die Ueberweisung einiger Kommandirten von den Staatswachen, damit der Trainkapitän seinen Anordnungen den nöthigen Nachdruck geben konnte.

Die Feldbäckerei-Kolonne sollte den Bedarf an Brot und

---

zusammenlegbare Holzstücke auseinander gehalten wurden. Zu jeder Bahre gehörten zwei Tragegurte.

Zwieback für das Korps herstellen, falls derselbe nicht anderweitig beschafft werden könnte. Ferner sollte die Feldbäckerei-Kolonne der Armee Viehheerden nachtreiben und für den Fleischbedarf der Truppen sorgen. Die Kolonne war stark:

1 Kapitän oder Rittmeister als Kolonnenkommandeur,
1 Sekondlieutenant,
1 Feldwebel,
1 Gefreiter der Kavallerie,
1 Backmeister,
16 Oberbäcker,
62 Bäcker einschließlich 2 Tambours,
1 Oberschlächter,
8 Schlächter,
1 Obermaurer,
7 Maurer,
1 Schmied,
1 Sattler,
1 Stellmacher,
1 Böttcher,
1 Tischler und Schiebemacher,
1 Chirurgus,
20 Trainsoldaten, einschließlich 2 für die Offiziere,
6 Reit- } Pferde,
20 Vorder- } Pferde,
10 Stangen- } Pferde,
4 Reserve- } Pferde,
2 sechsspännige Backofenwagen mit je 1 Bügelofen,
3 sechsspännige Backrequisitenwagen.

Die Feldbäckerei-Kolonne setzte sich nach Anweisung der Korpsintendantur und unter Leitung des Feldbäckerei-Amtes in Thätigkeit.

Die Trainsoldaten und Pferde der Feldbäckerei-Kolonne bildeten unter Aufsicht des Kavallerie-Gefreiten einen Beritt. Die Handwerker zerfielen in 4 Sektionen Bäcker zu je 19 Mann, 1 Sektion Schlächter zu 9 Mann und 1 Sektion der übrigen Handwerker zu 13 Mann. Von den beiden Tambours gehörte der eine zur 1., der andere zur 3. Bäcker-Sektion. Backmeister, Feldwebel und Chirurgus waren keinem Beritt zugetheilt.

Die 7 Proviantkolonnen sollten den viertägigen Bedarf an Brot und Lebensmitteln, mit Ausschluß des Fleisches, sowie die

nöthigen Montirungsstücke und Lazarethbedürfnisse nachführen. Eine Proviantkolonne war stark:

1 Rittmeister oder Kapitän als Kolonnenkommandeur,
1 Sekondlieutenant,
3 Unteroffiziere der Kavallerie,
6 Gefreite der Kavallerie,
3 Unteroffiziere der Infanterie,
6 Gefreite der Infanterie,
1 Oberschmied,
2 Schmiede,
1 Sattler,
1 Stellmacher,
1 Böttcher,
1 Chirurgus,
1 Kurschmied,
79 Trainsoldaten, einschließlich 2 für die Offiziere,
15 Reit-
66 Vorder-
64 Stangen-
10 Reserve- } Pferde,
30 vierspännige Proviantwagen,
1 vierspänniger Vorrathswagen,
1 sechsspännige Feldschmiede.

Eine Proviantkolonne zerfiel in sechs Beritte. Jeder Beritt stand unter einem Kavallerie- und einem Infanterie-Gefreiten, in der Stärke von 10 Trainsoldaten, 21 Pferden und 5 Proviantwagen. Je zwei Beritte bildeten unter je einem Unteroffizier der Infanterie und Kavallerie einen Zug, dem aus der Reserve noch 1 bis 2 Trainsoldaten und 2 bis 3 Pferde zugetheilt wurden. Die Handwerker der Kolonnen bildeten unter dem Oberschmied eine besondere Sektion. Der Feldwebel, der Chirurgus und der Kurschmied, der Reservewagen und die Feldschmiede waren keinem Beritt zugetheilt. Die Proviantkolonnen wurden den Divisionen des Korps attachirt und gaben auch Detachements, welche nach den Bestimmungen der Intendantur zum Transport von Montirungsstücken, Arznei- und Verbandmitteln erforderlich wurden.

Ihre Thätigkeit wurde in allen Beziehungen durch die Intendantur geleitet.

Im Jahre 1844 änderten sich diese Bestimmungen dahin, daß

an Stelle der sieben Proviantkolonnen pro Armeekorps nur fünf traten. Dadurch wurde der Verpflegungstrain wesentlich vermindert. Diese Maßregel wurde namentlich dadurch ermöglicht, daß bestimmungsmäßig an Stelle des viertägigen Brotbedarfs ein entsprechender Bedarf an Mehl und Zwieback mitgeführt werden sollte, wodurch eine erhebliche Gewichtsverminderung herbeigeführt wurde.

Das fliegende Pferdedepot bestand aus:

1 Premierlieutenant der Kavallerie als Kommandeur,
1 Wachtmeister,
8 Unteroffizieren,
4 Gefreiten,
1 Trompeter } der Kavallerie,
102 Trainsoldaten, einschließlich 1 für den Offizier,
1 Chirurgus,
1 Kurschmied,
215 Pferden,
1 zweispännigen Packwagen.

Das fliegende Pferdedepot stand unter Aufsicht und Kontrole des Intendanten, welchem allein die Befugniß zustand, Pferde und Trainsoldaten aus dem Depot zu entnehmen. Die Pferde und Trainsoldaten zerfielen in 4 Beritte unter Leitung der 4 Gefreiten; je 2 Beritte bildeten unter einem Unteroffizier einen Zug. Der Wachtmeister, 1 Unteroffizier, 1 Chirurgus und der Kurschmied waren keinem Beritt zugetheilt.

Der Lazarethtrain.

Die „Vorschriften über den Dienst der Krankenpflege im Felde" vom Jahre 1834 bestimmten für jedes Armeekorps:

1 Feldlazarethstab,
3 leichte Feldlazarethe,
3 schwere Feldlazarethe.

Der Lazarethstab bestand aus 1 Kapitän, 1 Ober-Stabsarzt, 1 Ober-Lazarethinspektor und hatte die Leitung über sämmtliche Feldlazarethe des Armeekorps.

Die leichten Feldlazarethe sollten sich den Divisionen anschließen, die schweren Lazarethe dem Armeekorps folgen.

Ein leichtes Feldlazareth zerfiel in eine „fahrende Abtheilung" und ein „Depot".

Erstere sollte unmittelbar auf dem Schlachtfelde ihre Thätigkeit entwickeln, letzteres sich in der Nähe aufstellen und die Verwundeten bis zur Ankunft der schweren Lazarethe behandeln. Bei einem leichten Feldlazareth befanden sich 2 Kranken-Transportwagen, 2 Medizin- und Bandagewagen und 2 Lazareth-Utensilienwagen.

Ein schweres Lazareth führte 29 Wagen mit sich: 3 Bandagewagen, 3 Apothekenwagen, 4 Bandage-Beiwagen, 18 Utensilienwagen, 1 Registraturwagen.

Durch A. K.-O. vom 10. April 1844 wurde bestimmt, daß die drei schweren Feldlazarethe eines Armeekorps zu einem Hauptlazareth für 1200 Kranke vereinigt würden.

Die leichten Feldlazarethe waren für 200 Kranke eingerichtet.

Dritter Abschnitt.

1853 bis 1888.

Im Frieden.

Die Nothwendigkeit einer Reorganisation des Trains.

Die Formation und Verwendung des Trains bei den Mobilmachungen in den Jahren 1848, 1849 und 1850 deckte so viele und so erhebliche Mängel der bisherigen Organisation auf, daß eine Reorganisation zur Nothwendigkeit wurde.

Der Friedenstrain bestand lediglich aus den Traindepots. Besondere Kadres zur Ausbildung von Offizieren, Unteroffizieren und Mannschaften waren nicht vorhanden. Mit Ausnahme der Designation geeigneter Offiziere in den Ranglisten für die mobilen Trains war die ganze Formation der Mobilmachung vorbehalten. Der wesentlichste Uebelstand lag bei dieser Einrichtung darin, daß es an der schon im Frieden unbedingt nothwendigen Vorbereitung und Grundlage für die mannigfachen Trainformationen fehlte, welche die Aufstellung eines an Mannschaften und Pferden so zahlreichen Korps beim Eintritt einer Mobilmachung erforderte. Ein weiterer Uebelstand war der Mangel eines geeigneten, mit dem Dienste vertrauten Aufsichtspersonals und insbesondere an ausgebildeten Trainsoldaten, ohne welche eine ordnungsmäßige Leitung und Führung des Trains und eine gehörige Beaufsichtigung und Instandhaltung des werthvollen Trainmaterials nicht zu erreichen war. Dies waren die Gründe, welche zur Reorganisation des Trains führten.

Die erste Maßregel bezweckte die Ausbildung der Trainsoldaten im Frieden.

Die Ausbildung der Trainrekruten.

Durch A. K.-O. vom 29. April 1852 wurde bestimmt, daß bei jedem Kavallerie-Regiment 12 Trainsoldaten auf sechsmonatliche Dienstzeit, und zwar am 1. Oktober und 1. April jedes Jahres, eingestellt und ausgebildet würden. Die Ausbildung sollte im Reiten und in der Pferdepflege, wenn möglich auch im Fahren erfolgen.

Die Kavallerie-Brigadekommandeure sollten die Ausbildung dieser Leute überwachen und alljährlich darüber an die Generalkommandos berichten. (Organisationsplan vom 4. November 1856.) Diese Maßregel bezweckte, nach und nach einen Stamm ausgebildeter Trainsoldaten in den Landwehrbezirken zu schaffen. Nach beendigter Dienstzeit wurden diese Trainrekruten von den Bezirkskommandos in Kontrole genommen.

Behufs Erlangung einer vermehrten Anzahl von ausgebildeten Trainsoldaten bestimmte der Organisationsplan vom 4. November 1856, daß, außer den laut A. K.-O. vom 29. April 1852 bei den Kavallerie-Regimentern auszubildenden Mannschaften, bei den 11 Feldbatterien eines jeden Feldartillerie-Regiments je 5 Trainrekruten zur halbjährigen Ausbildung am 1. Oktober jedes Jahres eingestellt würden. Die Ausbildung dieser Rekruten beaufsichtigten die Artillerie-Inspekteure.

Diese Art der Ausbildung von Trainsoldaten wurde indeß schon am 17. November 1859 durch kriegsministerielle Verfügung vorläufig aufgehoben und durch A. K.-O. vom 2. Juni 1860 endgültig abgeschafft.

Die Reorganisation von 1853.

Nachdem in vorstehender Weise für die Bildung eines Stammes ausgebildeter Trainsoldaten Sorge getragen war, schritt man zur Aufstellung von Friedenskadres, welche das erforderliche Aufsichtspersonal ausbilden sollten und schuf gleichzeitig ein eigenes Train-Offizierkorps.

Der „Reorganisationsplan für den Train im Frieden" vom 21. April 1853 bestimmte:

1. daß bei jedem Armeekorps ein Stabsoffizier der Artillerie als Trainkommandeur ernannt und unter seiner Leitung ein Trainstamm gebildet würde;

2. daß dem Gesammt-Offizierkorps aller Waffen der Provinzial-Landwehr-Bataillone von jetzt ab die beurlaubten Landwehr-Trainoffiziere hinzutreten sollten;
3. daß bei jedem Armeekorps jährlich eine 14tägige Trainübung stattfinden sollte;
4. daß die Verwaltung der Traindepots, in Anschluß an die Aufstellung der Trainstämme, neu geregelt würde.

Der Trainkommandeur eines Armeekorps.

Die Ernennung von Stabsoffizieren der Artillerie zu Trainkommandeuren erfolgte durch Seine Majestät den König, auf Vorschlag der Generalinspektion der Artillerie. Die Trainkommandeure standen à la suite eines Artillerie-Regiments, bezogen ihr chargenmäßiges Einkommen und drei leichte Rationen. Sie leiteten die militärischen Angelegenheiten des Trains und überwachten die stete Kriegstüchtigkeit und Kriegsbereitschaft des gesammten Trainmaterials. Zu diesem letzteren Zwecke inspizirten sie die Traindepots und nahmen an den jährlichen Revisionen durch die Intendantur Theil. Ihre Dienstverhältnisse sowohl zum Stamm, wie auch zum Beurlaubtenstande waren denen eines Landwehr-Bataillonskommandeurs ähnlich, nur verblieb die Kontrole der Trainmannschaften des Beurlaubtenstandes den heimathlichen Landwehrbataillonen. Alle persönlichen Angelegenheiten des Trains, und zwar sowohl die des besoldeten Stammes, als auch die des Beurlaubtenstandes, und die Uebungsangelegenheiten wurden von dem Trainkommandeur unter der oberen Leitung des Artillerie-Regimentskommandeurs bearbeitet und ressortirten in höherer Instanz von der Generalinspektion der Artillerie. Der Trainkommandeur mußte stets eine Uebersicht über das vorhandene, ihm im Fall einer Mobilmachung zur Verfügung stehende Trainpersonal des Beurlaubtenstandes behalten. Beim Eintritt einer Mobilmachung übernahm er das Kommando des mobilen Trains des Armeekorps.

Die ersten Trainkommandeure wurden durch A. K.-O. vom 18. Juni 1853 wie folgt, ernannt:

beim Gardekorps: Major à la suite des Garde-Artillerie-Regiments v. Carlowitz,

beim 1. Armeekorps: Major à la suite des 1. Artillerie-Regiments Jungmann,

beim 2. Armeekorps: Major à la suite des 2. Artillerie-Regiments Hesse I.,
beim 3. Armeekorps: Major à la suite des 3. Artillerie-Regiments v. Brause,
beim 4. Armeekorps: Major à la suite des 4. Artillerie-Regiments Krause,
beim 5. Armeekorps: Major à la suite des 5. Artillerie-Regiments Zimmermann,
beim 6. Armeekorps: Major à la suite des 6. Artillerie-Regiments Wilutzky,
beim 7. Armeekorps: Major à la suite des 7. Artillerie-Regiments Ostwald,
beim 8. Armeekorps: Major à la suite des 8. Artillerie-Regiments Zenker.

Die Trainstämme.

Der Trainstamm eines Armeekorps bestand aus:

1 Sergeanten,
5 Unteroffizieren und
24 Gefreiten.

Er war in Betreff der dienstlichen Ausbildung, der Verpflegung, Bekleidung und Disziplin einem Artillerie-Regiment attachirt. Der Trainkommandeur hatte die Strafgewalt eines Bataillonskommandeurs, der Kommandeur des betreffenden Artillerie-Regiments die Disziplinarstrafgewalt und die niedere Gerichtsbarkeit über die Mannschaften des Trainstammes.

Die Bildung und der Ersatz der Trainstämme sollte in derselben Weise erfolgen wie bei den Landwehr-Bataillonen, d. h. durch freiwilligen Uebertritt von Mannschaften der Linientruppentheile; demnächst im Wege der Aushebung. Die Unteroffiziere sollten vorzugsweise von der Artillerie, die Gefreiten von der Kavallerie abgegeben werden.

Zweck der Bildung der Trainstämme war die Gewinnung eines festen Kerns im Frieden für die Aufstellung der Verpflegungs- und Lazarethtrains bei einer Mobilmachung. Sie sollten ferner die Schule bilden für das bei den mobilen Trains erforderliche Aufsichtspersonal.

Nachstehende Tabelle giebt an, welchen Regimentern die Stämme attachirt, in welchen Garnisonen sie stationirt wurden und wo sich die zugehörenden Traindepots befanden.

Trainstamm des	Attachirt dem	Stationirt in	Traindepot in
Gardekorps	Garde-Artillerie-Regiment	Berlin	Berlin
1. Armeekorps	1. Artillerie-Regiment	Königsberg	Königsberg
2. "	2. " "	Stettin	Bischofswerder bei Liebenwalde
3. "	Garde-Artillerie-Regiment	Berlin	Berlin
4. "	3. Artillerie-Regiment	Magdeburg	Magdeburg
5. "	5. " "	Posen	Posen
6. "	6. " "	Breslau	Breslau
7. "	7. " "	Münster	Münster
8. "	8. " "	Coblenz	Coblenz

Die erste Bildung der Trainstämme sollte soweit als irgend möglich durch Abgaben von der Kavallerie und Artillerie erfolgen. Wenn später der Ersatz der Stämme durch Rekruten nicht ganz vermieden werden könnte, so sollten dieselben ihre erste militärische Ausbildung bei den Artillerie-Regimentern (seit 1854 bei den Kavallerie-Regimentern, Kr. Min. vom 29. Mai 1854) empfangen.

Als indeß 1855 zum ersten Male die Gestellung von Trainrekruten für die Trainstämme erforderlich wurde, verfügte das Kriegsministerium am 13. Juni 1855, daß die Kompletirung der Trainstämme künftig nur durch gediente Kavalleristen zu erfolgen hätte. Von dem eventuellen zwangsweisen Uebertritt sollten indeß Kapitulanten und Dreijährig-Freiwillige ausgeschlossen sein.

Die Dienstzeit der Stammgefreiten wurde auf 3 Jahre festgesetzt. Soweit die ausgebildeten Stammmannschaften nicht bei den Traindepots beschäftigt wurden, sollten sie stets zur Dienstleistung bei den Batterien ihres Artillerie-Regiments herangezogen werden.

Die Traindepots.

Die materielle Verwaltung eines Traindepots sollte wie bisher von zwei Offizieren, die den Titel erster und zweiter Trainoffizier führten, geleitet werden.

Das Traindepot eines Armeekorps stand unter der Korpsintendantur, welcher der Trainkommandeur in technischer Beziehung und rücksichtlich des Trainmaterials mit berathender Stimme beigegeben war. Die Verwaltung des Depots leitete der erste Offizier als Vorstand; der zweite Offizier stand unter seinem Befehl und war der mitverantwortliche Gehülfe. Beide Offiziere blieben im Fall

eines Krieges zur Beſorgung der Geſchäfte im Depot zurück. In disziplinarer Hinſicht ſtanden ſie unter dem Trainkommandeur ihres Armeekorps. Ihre Anſtellung erfolgte auf Vorſchlag des Kriegsminiſteriums aus der Zahl der ſich dazu meldenden aktiven und penſionirten Artillerieoffiziere. Das Einkommen wurde für die erſten Trainoffiziere auf 600 bis 720 Thlr., für die zweiten Offiziere auf 360 Thlr. jährlich, nebſt dem Infanterie-Lieutenantsſervis feſtgeſetzt. Die derzeit bei den Traindepots mit einem höheren Gehalt angeſtellten Offiziere blieben in dem unverkürzten Genuß deſſelben bis zu ihrem Aufrücken in eine höher dotirte Stelle.

Die bisher zu den Traindepots von den kombinirten Reſerve-Bataillonen kommandirten Schirrmeiſter traten, ſoweit ſie ſich dazu eigneten, in die Zahl der Unteroffiziere des Trainſtammes, von welchen künftighin der Schirrmeiſterdienſt ohne beſondere Zulage zu verſehen war. Diejenigen Schirrmeiſter, welche ſich nach dem Urtheil des Trainkommandeurs zur Aufnahme in die Zahl der Stammunteroffiziere nicht eigneten oder wegen Wegfalls der bisherigen Zulage nicht bleiben wollten, traten zu den kombinirten Reſerve-Bataillonen zurück oder ſchieden mit Penſion aus. Der als Schirrmeiſter kommandirte Stammunteroffizier blieb beim Eintritt einer Mobilmachung ſolange beim Depot, bis die letzte Trainformation ausgerüſtet war; dann erſt ging er in ſeine mobile Stelle ab. Zur ferneren Sicherung des Schirrmeiſterdienſtes hatte alsdann die Korpsintendantur dem Depot eine geeignete Perſönlichkeit zu überweiſen. Die bis 1855 gemachten Erfahrungen bewieſen indeß, daß ein öfterer Wechſel des Schirrmeiſters dem Intereſſe der Verwaltung der Traindepots nicht entſprach, daß es vielmehr nothwendig war, zu dieſem Dienſt, welcher gewiſſe techniſche Kenntniſſe erforderte, aus der Zahl der Stammunteroffiziere einen möglichſt tüchtigen und zuverläſſigen Mann zu gewinnen oder durch längere ununterbrochene Uebung dafür heranzubilden und denſelben für den anſtrengenden Dienſt zu entſchädigen. Daher beſtimmte das Kriegsminiſterium am 6. Auguſt 1855, daß in Zukunft dem mit dem Schirrmeiſterdienſt beauftragten Stammunteroffizier eine monatliche Zulage von 3 Thlr. 15 Sgr. gewährt werden ſollte. Die in den Traindepots erforderlich werdenden Handarbeiten ſollten von den Train-Stammmannſchaften, ſoweit der militäriſche Dienſt dies geſtattete, ausgeführt werden, erforderlichenfalls durften wie bisher Civilarbeiter angenommen werden.

Landwehr-Trainoffiziere.

Dem Reorganisationsplan vom 21. April 1853 zufolge sollten dem Gesammt-Offizierkorps aller Waffen der Provinzial-Landwehr-Bataillone von jetzt ab die beurlaubten Landwehr-Trainoffiziere mit denselben Rechten und Pflichten wie alle übrigen Landwehroffiziere hinzutreten. Jedes Landwehrbataillon durfte 1 Rittmeister, 1 Premierlieutenant, sowie eine unbeschränkte Zahl von Sekondlieutenants zur Beförderung bezw. Ernennung zu Landwehr-Trainoffizieren in Vorschlag bringen. Besondere Garde-Landwehr-Trainoffiziere wurden nicht ernannt; die zur Besetzung der Offiziersstellen beim Train des Gardekorps erforderlichen Landwehr-Trainoffiziere wurden vielmehr von den Provinzial-Landwehr-Bataillonen abgegeben. Als beurlaubte Landwehr-Trainoffiziere sollten besonders für den Train geeignete Landwehroffiziere, vornehmlich der Kavallerie und Artillerie, ausgewählt werden, sowie auch geeignete Offizierskandidaten für den Train aus den nach der Landwehrordnung wahlberechtigten Kategorien den Offizierkorps zur Wahl vorgeschlagen werden.

Für die Beförderungsvorschläge der beurlaubten Landwehr-Trainoffiziere sollte ihr Anciennetätsverhältniß in der Waffe, aus welcher sie hervorgegangen, maßgebend sein. Diese Bestimmung wurde indeß später durch Allerhöchsten Befehl — mitgetheilt durch Verfügung des Kriegsministeriums vom 11. Mai 1865 — dahin abgeändert, daß bei Beförderungen von Landwehr-Trainoffizieren in die nächst höhere Charge die Anciennetät des zu Befördernden nach dem ältesten Patent der betreffenden Charge im ganzen Linien-Trainoffizier-Korps bemessen werden sollte. Versetzungsvorschläge von Landwehroffizieren anderer Waffen zum Landwehrtrain sollten nur mit Zustimmung der betreffenden Offiziere erfolgen. Für den Dienst als Trainoffizier vollkommen brauchbare Landwehr-Infanterieoffiziere waren vom Uebertritt nicht ausgeschlossen. Endlich sollten auch die für den Fall eines Krieges für den Train designirten Offiziere u. s. w. bei unzweifelhafter Tüchtigkeit und vorhandener Wahlfähigkeit den Landwehroffizieren zur Wahl als Landwehr-Trainoffizier vorgeschlagen werden.

Die Truppentheile der Kavallerie und Artillerie konnten hinfort aus dem stehenden Heere ausscheidenden Feldwebeln, Wachtmeistern und Unteroffizieren Qualifikationszeugnisse zum Landwehr-Trainoffizier ertheilen, wobei jedoch die allgemeinen Grundsätze in Betreff der Wahlfähigkeit maßgebend bleiben sollten.

Diese Landwehr-Trainoffizier-Kandidaten mußten behufs Darlegung ihrer Qualifikation zum Trainoffizier eine vierwöchentliche Uebung bei der Artillerie ableisten. (Verfügung des Kriegsministeriums vom 24. Mai 1855.)

Nach dem Organisationsplan von 1853 gehörten die Landwehr-Trainoffiziere zum Ressort der Generalinspektion der Artillerie. Um aber eine Uebereinstimmung mit dem im Kriege eintretenden Verhältniß auch schon im Frieden herbeizuführen, bestimmte das Kriegsministerium am 11. August 1854, daß die Personalangelegenheiten der Landwehr-Trainoffiziere den Generalkommandos zugetheilt würden. Nur in Betreff der Versetzungen von Landwehr-Artillerieoffizieren zu Landwehr-Trainoffizieren hatte die Generalinspektion der Artillerie mitzuwirken.*)

Beurlaubte des Trains.

Die zur Vervollständigung des Stammes, als Aufsichtspersonal für die verschiedenen Trainkolonnen und für die Feldlazarethe im Kriege, erforderlichen Unteroffiziere und Gefreiten sollten als „Beurlaubte des Trains" in besonderen stets kurrent zu haltenden Listen von den Landwehr-Bataillonen geführt werden. (Organisationsplan vom 21. April 1853.) Diese Listen, sowie die Veränderungsnachweisungen wurden den Trainkommandeuren an bestimmten Terminen mitgetheilt.

Soweit die vom besoldeten Stamm in das Beurlaubtenverhältniß übertretenden Unteroffiziere und Gefreiten in den einzelnen Landwehr-Bataillonsbezirken den aufzubringenden Bedarf nicht deckten, und

---

*) Durch die Verordnungen betreffend die Dienstverhältnisse der Offiziere des Beurlaubtenstandes vom 4. Juli 1868 wurde bestimmt:

1. eine Sonderung der Landwehroffiziere in zwei Aufgebote findet fortan nicht mehr statt.
2. Die Offiziere des Beurlaubtenstandes werden fortan in Reserve- und Landwehroffiziere getheilt.
3. Bei der Entlassung der Einjährig-Freiwilligen sind denselben fortan nicht mehr Qualifikationsatteste zu Landwehr-, sondern zu Reserveoffizieren zu ertheilen.

Der Uebertritt der Reserveoffiziere zu Landwehroffizieren erfolgt nach beendigter Dienstzeit in der Reserve. Doch können Reserveoffiziere mit dem Einverständniß ihres Truppentheils noch länger in der Reserve verbleiben.

Durch Gesetz vom 11. Februar 1888 wurde die Theilung in Landwehr 1. und 2. Aufgebots wieder eingeführt.

jedenfalls in der Uebergangsperiode, bis sich ein Stamm ausgebildeter Train-Unteroffiziere und Gefreiten überhaupt erst gebildet hätte, sollten qualifizirte Leute des 1. und 2. Aufgebots der Landwehr und zwar vorzugsweise der Landwehr-Kavallerie hierzu designirt werden. Durch diese Einrichtung fielen die von den Infanterie- und Kavallerie-Regimentern zu stellenden „Kommandirten zum Train" für die Folge fort.

Die bei den Kavallerie- und Artillerie-Regimentern ausgebildeten Trainrekruten traten nach ihrer Entlassung gleichfalls in die Kontrole der Landwehrbehörden über.

Während bisher die als Trainsoldaten designirten Wehrpflichtigen im Frieden von allen Gestellungen u. s. w. befreit waren, fanden von jetzt ab alle Kontrolbestimmungen der Landwehr auch auf sie volle Anwendung. (Kr. Min. vom 17. April 1853.) Gleichzeitig verfügte das Kriegsministerium, daß die in den letzten Jahren bei den mobilen Trains eingezogen gewesenen Trainsoldaten nachträglich noch von den Landwehr-Bataillonen in Kontrole genommen werden sollten.

Falls bei einer Mobilmachung diese ausgebildeten Trainsoldaten nicht ausreichten, so sollten Wehrreiter 1. und namentlich 2. Aufgebots als Trainsoldaten verwendet werden.

Trainübungen.

Jährlich zu gleicher Zeit, und zwar womöglich in Verbindung mit den Divisions- und Korpsmanövern sollte unter Leitung des Trainkommandeurs bei jedem Armeekorps, durch Einziehung von vier beurlaubten Landwehr-Trainoffizieren und 36 Mannschaften zum Stamm und durch Bespannung eines entsprechenden Theils einer Trainkolonne, eine 14tägige Uebung stattfinden. Diese Uebungen sollten zunächst den Zweck haben, den Stammmannschaften und den eingezogenen Offizieren und Landwehrleuten Gelegenheit zu geben, den Dienst bei einer Trainkolonne kennen zu lernen, sodann aber auch die Kriegstüchtigkeit und Kriegsbereitschaft des Trainmaterials durch jährliche Benutzung verschiedener Kolonnen zu prüfen.

Die Verwendung der bespannten Kolonne bei den Feldmanövern wurde dem Ermessen des Generalkommandos anheimgestellt.

Falls beurlaubte Landwehr-Trainoffiziere noch nicht vorhanden wären, sollten die noch in den Mobilmachungs-Rangliften für den

Train designirten Offiziere zu diesen Uebungen herangezogen werden. Bei gänzlichem Mangel an dergleichen Offizieren sollte ein Linien-Artillerieoffizier als Führer der Kolonne kommandirt werden.

Die zur Uebung erforderlichen 50 Pferde sollten durch Miethe oder Kauf (und demnächstigen Verkauf) jährlich beschafft werden.

Die 1853 abgehaltenen Trainübungen ergaben indeß, daß bei allen Korps die Miethspreise für die Uebungspferde (1 Thaler pro Tag und Pferd) wesentlich überschritten werden mußten. Noch schlechtere Erfahrungen machte man mit dem Kauf und Verkauf der Uebungspferde. Deshalb bestimmte das Kriegsministerium am 29. Mai 1854:

1. Die Uebungen finden nur bei denjenigen Korps, welche große Revue vor Seiner Majestät dem Könige haben, zur Zeit der Truppenübungen, unter Ermiethung der Pferde, statt.

   Die Train-Uebungskolonnen dieser Armeekorps nehmen dann auch, infolge Allerhöchsten Befehls, stets an den großen Paraden vor Seiner Majestät Theil.
2. Bei den übrigen Armeekorps finden die Trainübungen fortan erst nach Beendigung der Divisionsmanöver statt und werden die erforderlichen Pferde aus den auszurangirenden Kavallerie- und Artilleriepferden entnommen.

   Nach beendigter Uebung werden dann diese Pferde, unter sorgfältiger Spezifikation der früheren Truppentheile derselben, durch die Trainkommandos öffentlich versteigert.
3. Infolge der hierdurch erzielten Ersparnisse sollen noch sechs Avancirte des Beurlaubtenstandes des Trains über die Zahl von 36 Trainsoldaten zu jeder Uebung eingezogen werden.

Durch kriegsministerielle Verfügung vom 10. Juli 1855 wurde die Zahl der Uebungspferde auf 60 erhöht.

Die Reorganisation von 1856.

Die Train-Bataillone.

Die im Jahre 1853 ins Leben getretene Reorganisation genügte den Anforderungen nicht, welche an sie gestellt werden mußten. Man erstrebte vor Allem eine selbstständigere Stellung des Trainkommandeurs und die Zutheilung von Pferden an die Trainstämme, ferner eine engere Verbindung zwischen Trainstamm und Traindepot. Da

für diese Veränderungen besondere Mittel nicht vorhanden waren, so wurden dieselben durch Ersparnisse am bisherigen Etat bereitgestellt; so wurde z. B. die Rationskompetenz des Trainkommandeurs von drei auf zwei Rationen herabgesetzt, die Zahl der Stammunteroffiziere um einen, die der Gefreiten um drei vermindert.

Der neue Organisationsplan vom 4. November 1856 bestimmte, daß zu jedem Armeekorps im Frieden ein Trainstamm unter der Bezeichnung „Train-Bataillon" gehören sollte.

Ein solches Train-Bataillon bestand aus:

1 Stabsoffizier als Kommandeur,
1 ersten Trainoffizier,
1 zweiten Trainoffizier,
1 Wachtmeister,
5 Unteroffizieren,
21 Gefreiten,
2 Reit- } Pferden.
4 Zug- }

Die Pferde, welche den Trainstämmen schon am 26. August 1856 durch kriegsministerielle Verfügung überwiesen waren, sollten lediglich dazu dienen, die Stammmannschaften im Reiten und Fahren unausgesetzt fortzubilden.

Ein vierspänniger Trainwagen nebst Geschirr und Stallsachen wurde aus den Depotbeständen dem Bataillon überwiesen.

Die Train-Bataillone wurden den Generalkommandos direkt unterstellt und blieben nur in Bezug auf Bekleidung und Verpflegung den betreffenden Artillerie-Regimentern attachirt. Die Train-Bataillone behielten die Garnisonen der Trainstämme bis auf das Train-Bataillon des 2. Armeekorps. So lange das Traindepot dieses Armeekorps in Bischofswerder bleiben würde, sollte auch das Train-Bataillon dort garnisoniren. Demgemäß wurde das Train-Bataillon des 2. Armeekorps am 1. April 1857 von Stettin nach Liebenwalde bei Bischofswerder verlegt. Zufolge A. K.-O. vom 30. Dezember 1870 wurde dann dem Train-Bataillon und dem Depot Alt-Damm bei Stettin als Garnison angewiesen. Die Trainkommandeure wurden nach wie vor von der Artillerie entnommen. Sie bearbeiteten alle Angelegenheiten des Trains unter der oberen Leitung der Generalkommandos. Ihr Dienstverhältniß war analog dem eines Jäger-Bataillonskommandeurs. Nur in Betreff ihrer Verwendung zu rein artilleristischen Zwecken standen die Train-Bataillonskommandeure mit

der Generalinspektion der Artillerie in Verbindung; zu diesem Zwecke hatte sich die Generalinspektion der Artillerie mit den betreffenden Generalkommandos in Verbindung zu setzen. Die Train-Bataillonskommandeure erhielten die Disziplinarstrafgewalt der detachirten Bataillonskommandeure.

Die zweiten Trainoffiziere sollten in Friedenszeiten zur speziellen Aufsicht über Mannschaften und Pferde der Train-Bataillone, sowie zur Leitung der Reit- und Fahrübungen herangezogen und zu diesem Ende, soweit als nothwendig, von Bureauarbeiten entbunden werden.

Die zu den Train-Bataillonen übertretenden Mannschaften mußten zuvor ein Jahr lang bei der Kavallerie gedient haben und als Reiter völlig ausgebildet sein.

Diejenigen Stammgefreiten, welche im letzten Jahre ihrer dreijährigen Dienstzeit die Prüfung zum Unteroffizier bestanden, konnten bei ihrer Einberufung zu einer Uebung zu wirklichen Unteroffizieren ernannt werden.

Die Stammpferde wurden aus den zur Trainübung verwendeten Pferden entnommen, ein im Laufe des Jahres stattfindender Abgang konnte in der Regel nur durch letztere gedeckt werden.

Die Traindepots.

In den Traindepots traten durch den Reorganisationsplan vom 4. November 1856 folgende Aenderungen ein:

1. die beiden Depotoffiziere traten zu den entsprechenden Train-Bataillonen;
2. das Einkommen dieser Offiziere wurde mit Rücksicht auf ihre verantwortliche Stellung erhöht;
3. die Traindepots schieden aus der Oberaufsicht der Intendanturen und wurden fortan von den Train-Bataillonen verwaltet.

Die Traindepot-Offiziere, welche bisher Administrationsbeamte gewesen waren, traten dadurch wieder in die Reihe der dienstthuenden Offiziere.

Bezüglich der Gehälter wurde bestimmt, daß

die 4 ältesten ersten Trainoffiziere je 720 Thlr.
" 5 jüngsten " " " 650 "
" 9 zweiten " " " 500 "

Gehalt jährlich erhalten sollten. Den ersten Trainoffizieren wurde außerdem der Hauptmannsservis bewilligt.

Das gesammte in den Traindepots befindliche Material wurde hinfort von den Train-Bataillonen verwaltet. Letztere standen hinsichtlich dieser Verwaltung zu den Generalkommandos und zu den Korpsintendanturen in dem Verhältniß selbstständiger Truppentheile.

Der Trainkommandeur hatte die Geschäfte in der Regel so zu vertheilen, daß dem ersten Trainoffizier die spezielle Ausführung angeordneter Beschaffungen, sowie die spezielle Verwaltung, Rechnungslegung und Korrespondenz über die im Depot aufbewahrten Vorräthe — mit Ausnahme der Feldlazareth-Utensilien —, dem zweiten Trainoffizier neben den Funktionen beim Train-Bataillon und dem Rechnungsführergeschäft die spezielle Verwaltung, Rechnungslegung und Korrespondenz in Betreff der Feldlazareth-Utensilien übertragen wurden.

Die Vertretung des Train-Bataillonskommandeurs in Krankheitsfällen u. s. w. sollte womöglich durch den ersten Trainoffizier bewirkt werden. Sollten jedoch besondere Gründe solches unthunlich machen, oder die erforderliche Vertretung in die Zeit der 14tägigen Trainübung fallen, so sollte das Generalkommando dem betreffenden Artillerie-Regiment die Kommandirung eines Stellvertreters aufgeben. (Kr. Min. vom 27. Juni 1857.)

Die Train-Bataillone wurden in Betreff der Richtigkeit, der guten Instandhaltung und Kriegsbereitschaft sämmtlicher von ihnen verwalteten Gegenstände jährlich durch eine Musterungskommission revidirt.

Bei dieser Musterung wurden alsdann größere Reparaturen und Neubeschaffungen beantragt.

Nur in besonders dringenden Fällen berichteten die Train-Bataillone in Betreff des Trainmaterials an die Generalkommandos, in Betreff der übrigen Vorräthe an die Intendanturen, welche alsdann das Weitere veranlaßten.

Alle die Verwaltung der Traindepots betreffenden Verfügungen ꝛc. wurden an die Train-Bataillone gerichtet und ebenso alle Berichte ꝛc. der Traindepots von den Train-Bataillonen ausgefertigt; nur die Kassenabschlüsse ꝛc. mußten von der Kassenkommission des Depots, bestehend aus dem Trainkommandeur, dem ersten und zweiten Trainoffizier, unterzeichnet werden.

Der Trainkommandeur bestimmte den Geschäftsgang und die Vertheilung der Arbeiten.

Die Verwaltung selbst erfolgte durch das Personal der Kassenkommission als „Materialienverwaltungs-Kommission des Train-Bataillons xten Armeekorps". (Kr. Min. vom 21. April 1857.)

Trainübungen.

Der Organisationsplan vom Jahre 1856 bestimmte, daß, um die Trainübungen möglichst nutzbringend zu machen, die Offiziere schon 4, die Mannschaften 3 Tage vor Beginn der eigentlichen 14tägigen Uebung einberufen werden sollten.

Ersteren sollte hierdurch Gelegenheit gegeben werden, sich gehörig vorzubereiten, Letztere sollten in dieser Zeit vorgebildet werden.

Gleichzeitig wurde bestimmt, daß zur Uebung nur 3 Offiziere des Beurlaubtenstandes eingezogen werden sollten.

Als Kommandeur der Uebung sollte, sofern ein dazu völlig qualifizirter Train-Rittmeister nicht vorhanden wäre, während der Uebung ein Premierlieutenant der Artillerie fungiren, welchen nach Anordnung des Generalkommandos das Artillerie-Regiment des Armeekorps zu geben hatte.

Wenn der kommandirende General die Inspizirung dieser Uebung nicht selbst vornehmen sollte, vermittelte er dieselbe durch den Regimentskommandeur der Artillerie, welcher alsdann dem Generalkommando zu berichten hatte.

Die ersten und zweiten Trainoffiziere waren zu diesen Uebungen nicht heranzuziehen.

Der „Instruktion über die Abhaltung der jährlichen Trainübungen" (1856) entnehmen wir außerdem noch folgende Punkte.

Die Uebungskolonne bestand aus 10 vierspännigen Wagen, zerfiel in 2 Züge und 5 Sektionen zu je 2 Wagen. Jeder Wagen wurde durch einen Unteroffizier oder Gefreiten als Wagenführer, jede Sektion durch den ältesten Wagenführer als Sektionsführer, jeder Zug durch einen Offizier geführt. Der erste Zug bestand aus 3, der zweite Zug aus 2 Sektionen.

Die Reitübungen begannen mit dem Reiten auf einzelnen Pferden, demnächst mit Handpferden im Schritt und Trabe. Alsdann wurde zu den Fahrübungen übergegangen, bei denen die Mannschaften in den oben genannten Gangarten im Fahren auf gerader Linie, auf dem Viereck und im Evolutioniren geübt wurden.

Insofern es die Zeit gestattete, sollten die gewandteren Leute noch in folgenden Fahrarten ausgebildet werden:

1. 1 Fahrer mit 4 Pferden unter Anwendung der Kreuzleine,
2. 2 Fahrer mit 6 Pferden unter Anwendung der Kreuzleine für die Mittelpferde,
3. 3 Fahrer mit 6 Pferden vom Sattel,
4. 1 Fahrer mit 2 Pferden vom Bock.

Außerdem sollten wenigstens 2 Uebungsmärsche gemacht werden, wobei das Fahren im Terrain und das Ueberwinden von Hindernissen zu üben wären.

Ferner wurden Herstellungsarbeiten an zerbrochenen Fahrzeugen gelehrt.

Das Fußexerziren bestand im Ueben der Stellung, der Wendungen, des Marsches in Reihen und Sektionen, der Griffe und Hiebe.

Die Belehrung erstreckte sich über folgende Gegenstände: Behandlung und Wartung der Pferde, Stalldienst, Satteln, Schirren, Packen, Zäumen, Pferdekenntniß, Kenntniß der häufigsten Pferdekrankheiten, Hufbeschlag, allgemeines Dienstverhalten, Instandhaltung der Armatur und Pferdeausrüstung.

Die Militär-Bäckerabtheilungen.

Im Jahre 1857 erhielten die Train-Bataillone einen Zuwachs, indem ihnen die Militär-Bäckerabtheilungen zugetheilt wurden.

Durch den Organisationsplan vom 5. September 1857 wurde nämlich das Arbeitspersonal der Militärbäckereien militärisch organisirt.

Bei jedem Armeekorps wurde eine Militär-Bäckerabtheilung formirt, um bei eintretender Mobilmachung den Bedarf der Feldbäckerei-Kolonnen an Bäckern und Leuten decken zu können, welche schon im Frieden auf die Erbackung des Soldatenbrotes eingeübt worden sind.

Da im Bereiche des 3. Armeekorps 1857 keine Garnisonbäckerei im Betriebe war, so wurde die Bäckerabtheilung dieses Armeekorps mit der des Gardekorps unter dem Namen „Kombinirte Militär-Bäckerabtheilung des Garde- und 3. Armeekorps" vereinigt, um den Dienst in der Garnisonbäckerei von Berlin zu versehen.

Die Militär-Bäckerabtheilungen bestehen aus:

Oberbäckern mit dem Range der Unteroffiziere,
Schießern mit dem Range der Gefreiten und
Bäckern mit dem Range der Gemeinen.

Die Eintheilung in Oberbäcker und Bäcker lehnte sich an die gleiche Eintheilung bei den Feldbäckerei-Kolonnen an.

Schießer mit Gefreitenrang kamen bis 1857 bei den Feldbäckerei-Kolonnen nicht vor. Diese Charge wurde aber im Frieden angenommen, einmal um auch in denjenigen Bäckereien, welche keine Oberbäcker erhalten, einen durch seine militärische Charge dazu berufenen Aufseher zu haben, zum anderen aber, weil die größere Werkverständigkeit des Schießers auch zu einer gewissen bevorzugten Stellung berechtigte.

Die Stärke der Bäckerabtheilungen der Armeekorps wurde nach der Anzahl und Größe der Garnisonbäckereien des Korpsbereichs festgesetzt. Die Mannschaften konnten auch, soweit sie bei dem Bäckereibetriebe nicht verwendet wurden, in der Magazinwirthschaft, namentlich bei Mahlarbeiten beschäftigt werden.

Im Bäckerei- und Magazindienst sind sie an die Anordnungen des Backmeisters bezw. des demselben vorgesetzten Proviantamts gebunden. Zu militärischen Diensten werden die Bäcker nicht herangezogen.

Die Bäckerabtheilungen gehören als Stamm für die Feldbäckerei-Kolonnen zum Train-Bataillon ihres Armeekorps.

Die zur Formation und Ergänzung der Abtheilungen erforderlichen Bäcker werden aus den Mannschaften der Infanterie des Armeekorps, welche gelernte Bäcker sind und 1 Jahr mit der Waffe gedient haben, entnommen. Sie dienen, unter Anrechnung der Dienstzeit mit der Waffe, 3 Jahre im stehenden Heere; Kapitulationen sind gestattet. Leute, die sich für den Dienst in den Militärbäckereien nicht eignen, treten zum Dienst mit der Waffe zurück. Den Uebertritt, sowie den etwaigen Rücktritt verfügen die Generalkommandos auf Grund der Bedarfsnachweisungen der Korpsintendanturen. In Bezug auf Verpflegung und Bekleidung werden die Militärbäcker einem Truppentheil ihrer Garnison attachirt. Die Beförderung der Bäcker zu Schießern und Oberbäckern ist von ihrer besonderen Brauchbarkeit, Umsicht, Thätigkeit und Zuverlässigkeit abhängig. Sie erfolgt durch den Train-Bataillonskommandeur auf den ihm durch die Intendantur zugehenden Vorschlag des Proviantamts. Der Vorschlag muß hinsichtlich der militärischen Führung ꝛc. mit dem Einverständniß

des Kommandeurs des Truppentheils versehen sein, welchem der zu Befördernde attachirt ist. Beim Uebertritt zur Reserve oder Landwehr erhalten die Militärbäcker einen Urlaubspaß vom Train-Bataillon. Haben sie sich die Qualifikation zu Feld-Oberbäckern erworben, so wird dieses in dem Urlaubspaß angegeben. Die im Reserve- oder Landwehrverhältniß befindlichen Militärbäcker werden von den Landwehrbataillonen in den Listen der „Beurlaubten des Trains" besonders aufgeführt.

Zu Exerzirübungen der Reserve oder Landwehr werden sie nicht einberufen, dagegen können sie bei Manövern zum Erbacken des Brotes herangezogen werden.

Die Kriegsbereitschaft im Jahre 1859.

Zufolge A. K.-O. vom 28. Juli 1859 wurden die Train-Bataillone des Garde-, 3., 4., 5., 7. und 8. Armeekorps, nach erfolgter Demobilmachung dieser Korps, zur Bereithaltung der erforderlichen Mannschaften und Pferde für die Kriegsformationen, zu je 2 Abtheilungen und 1 Traindepot wie folgt formirt:

1 Stabsoffizier als Kommandeur,
1 erster Trainoffizier,
1 zweiter Trainoffizier,
2 Abtheilungsführer,
2 Zugführer,
2 Sekondlieutenants des Beurlaubtenstandes,
1 Zahlmeister,
2 Wachtmeister,
8 Sergeanten,
22 Unteroffiziere,
16 Gefreite und Kapitulanten,
300 Trainsoldaten,
1 Kurschmied (von der Kavallerie kommandirt),
40 Reit- } Pferde.
160 Zug- }

Die Train-Bataillone des 1., 2. und 6. Armeekorps, welche nicht mobil gewesen waren, stellten außer dem Traindepot nur eine Abtheilung auf und hatten folgende Zusammensetzung:

1 Stabsoffizier als Kommandeur,
1 erster Trainoffizier,

1 zweiter Trainoffizier,
1 Abtheilungsführer,
1 Zugführer,
1 Sekondlieutenant des Beurlaubtenstandes,
1 Zahlmeister,
1 Wachtmeister,
4 Sergeanten,
11 Unteroffiziere,
8 Gefreite und Kapitulanten,
150 Trainsoldaten,
1 Kurschmied (kommandirt),
20 Reitpferde,
80 Zugpferde.

Als Abtheilungsführer wurden Hauptleute und Rittmeister, als Zugführer Lieutenants der Artillerie bezw. Kavallerie kommandirt.

Auf Grund einer kriegsministeriellen Verfügung vom 11. August 1859 mußte bei den mobil gewesenen Bataillonen je 1 Abtheilungs- und Zugführer der Kavallerie und je 1 der Artillerie angehören, bei den übrigen Bataillonen mußte entweder der Abtheilungsführer von der Kavallerie und der Zugführer von der Artillerie oder umgekehrt sein.

Infolge dieser Kriegsbereitschaftsformation fiel die Thätigkeit des zweiten Trainoffiziers betreffs der Ausbildung der Stammmannschaften fort. Gemäß Verfügung des Kriegsministeriums vom 12. September 1859 konnten jetzt die zweiten Trainoffiziere mit den Funktionen eines Bataillonsadjutanten betraut werden.

Die Ungleichheit in der Stärke der Train-Bataillone wurde schon durch A. K.-O. vom 14. November 1859 beseitigt.

Für sämmtliche Train-Bataillone wurde die Kopfzahl auf 267, die Anzahl der Pferde auf 120 festgesetzt. Demgemäß mußte bei den Train-Bataillonen des 1., 2. und 6. Armeekorps eine Vermehrung, bei den übrigen Armeekorps eine entsprechende Verminderung der Etats stattfinden.

Ein Train-Bataillon setzte sich jetzt wie folgt zusammen:

1 Stabsoffizier als Kommandeur,
1 erster Trainoffizier,
1 zweiter Trainoffizier,
2 Abtheilungsführer,
2 Zugführer,

5 Sekondlieutenants des Beurlaubtenstandes, darunter einer als Adjutant,
1 Zahlmeister,
2 Wachtmeister,
8 Sergeanten,
21 Unteroffiziere,
20 Gefreite und Kapitulanten,
16 Gemeine,
200 Trainsoldaten,
1 Kurschmied (kommandirt),
12 Oekonomiehandwerker,
24 Reitpferde,
96 Zugpferde.

Die erforderliche Anzahl Gemeiner mußten die Kavallerie-Regimenter abgeben.

Die Oekonomiehandwerker zur Instandhaltung und Ergänzung der Bekleidung der Train-Bataillone wurden gleichfalls von den übrigen Truppen an die Train-Bataillone abgegeben.

Besondere Offizier-Reitpferde wurden nach dem letzten Etat nicht gewährt, die Offiziere mußten aus der Zahl der 24 Reitpferde der Bataillone beritten gemacht werden. Rationen wurden nur für den Kommandeur zwei, und für den Adjutanten eine gewährt.

Die Reorganisation vom Jahre 1860.

Die hinsichtlich der Ausbildung von Trainrekruten bei den Kavallerie-Regimentern gemachten Erfahrungen hatten so ungünstige Resultate ergeben, daß man daran dachte, diese Art der Ausbildung ganz aufzugeben und die Ausbildung der Trainrekruten den Train-Bataillonen zu übertragen. Damit erschien aber wieder die Vermehrung der Pferde bei den Trainstämmen unerläßlich, und man beabsichtigte daher bei der Aufstellung des Etats für 1860 an Stelle der bisherigen 6 Stammpferde 22 für jedes Bataillon anzusetzen. Als nun aber für 1860 eine umfassende Reorganisation der preußischen Armee geplant wurde, nahm man darauf Bedacht, dem Train eine seiner Wichtigkeit im Kriege mehr entsprechende Friedensformation zu geben. Die Kriegsbereitschaft des Jahres 1859 erleichterte die Aufstellung der neuen Cadres wesentlich.

Die Hauptpunkte der neuen Organisation des Trains, welche durch Allerhöchste Kabinets-Ordre vom 2. Juni 1860 befohlen wurde und am 1. Juli 1860 in Kraft trat, sind folgende:

Der Train bildet fortan eine besondere Waffe und erhält in der Traininspektion eine vorgesetzte Behörde. Sämmtliche Trainmannschaften zählen zu den Kombattanten. Bei jedem Armeekorps wird ein Train-Bataillon, bestehend aus dem Stabe und zwei Kompagnien, als selbstständiger Truppentheil errichtet. Die Traindepots scheiden aus dem engen Verband mit dem Train-Bataillon wieder aus.

Die Train-Bataillone führten seit dem Jahre 1856 die Bezeichnung: „Train-Bataillon des xten Armeekorps"; durch A. K.-O. vom 14. Dezember 1865 wurden ihnen folgende Benennungen verliehen:

Train-Bataillon des Gardekorps heißt fortan: Garde-Train-Bataillon,

Train-Bataillon des 1. Armeekorps heißt fortan: Ostpreußisches Train-Bataillon Nr. 1,

Train-Bataillon des 2. Armeekorps heißt fortan: Pommersches Train-Bataillon Nr. 2,

Train-Bataillon des 3. Armeekorps heißt fortan: Brandenburgisches Train-Bataillon Nr. 3,

Train-Bataillon des 4. Armeekorps heißt fortan: Magdeburgisches Train-Bataillon Nr. 4,

Train-Bataillon des 5. Armeekorps heißt fortan: Niederschlesisches Train-Bataillon Nr. 5,

Train-Bataillon des 6. Armeekorps heißt fortan: Schlesisches Train-Bataillon Nr. 6,

Train-Bataillon des 7. Armeekorps heißt fortan: Westfälisches Train-Bataillon Nr. 7,

Train-Bataillon des 8. Armeekorps heißt fortan: Rheinisches Train-Bataillon Nr. 8.

Die Train-Bataillone 1860 bis 1865.

Die Train-Bataillone ressortiren:

1. Von den Generalkommandos in allen Angelegenheiten des Ersatzes, der Invaliden- und Versorgungsansprüche, der höheren Gerichtsbarkeit und des ehrengerichtlichen Verfahrens.
2. Von der Traininspektion in allen übrigen Angelegenheiten.

Ein Train-Bataillon erhielt folgenden Etat:

1 Stabsoffizier als Kommandeur,
2 Rittmeister als Kompagniechefs,
2 Premierlieutenants,
5 Sekondlieutenants, einschließlich 1 Adjutanten,
1 Assistenzarzt,
1 Zahlmeister,
2 Wachtmeister,
8 Sergeanten,
21 Unteroffiziere,
20 Gefreiten und Kapitulanten,
16 Gemeine, einschließlich 2 Trompeter,
200 Trainsoldaten,
1 Kurschmied,
12 Oekonomiehandwerker,
24 Reitpferde,
96 Zugpferde.

Sämmtliche Offiziere waren rationsberechtigt, und zwar erhielten der Kommandeur zwei, die übrigen Offiziere eine leichte Ration.

Dieser Etat erlitt im Laufe der Jahre mehrfache Aenderungen, so wurde die Zahl der Gemeinen 1861 auf 22, 1863 auf 34 erhöht.

Die Zahl der Trainsoldaten dagegen wurde 1861 auf 194 — infolge Erhöhung des Gemeinenetats —, durch A. K.-O. vom 15. April 1862 auf 100 und durch den Etat von 1863 — gleichfalls infolge Erhöhung des Gemeinenetats — auf 88 herabgesetzt. Seit dem 1. November 1861 trat dem Etat ein Lazarethgehülfe hinzu; seit 1863 ein Roßarzt, unter gleichzeitigem Fortfall des Kurschmieds.

Der Pferdebestand wurde durch Verfügung des Kriegsministeriums vom 14. März 1862 auf 95 — 20 Reit-, 75 Zug- — Pferde und durch A. K.-O. vom 15. April 1862 auf 83 — 19 Reit-, 64 Zug- — Pferde herabgesetzt.

Die Train-Bataillone schieden vollständig aus dem Verband der Artillerie-Regimenter, denen sie bisher noch in Bezug auf die Verpflegung attachirt waren, aus.

Eine A. K.-O. vom 29. Juni 1860 bestimmte, daß die Train-

Bataillonskommandeure fortan nicht mehr à la suite der Artillerie-Regimenter geführt würden.

Die Bataillonskommandeure hatten die gerichtsherrlichen Befugnisse eines Regimentskommandeurs und die Disziplinarstrafgewalt eines detachirten Bataillonskommandeurs. Letztere Bestimmung wurde durch A. K.-O. vom 1. Februar 1866 dahin abgeändert, daß die Train-Bataillonskommandeure auch die Disziplinarstrafgewalt eines Regimentskommandeurs hatten.

Die Vertretung eines Bataillonskommandeurs ging eintretenden Falls, jedoch mit Ausschluß seiner Funktionen als Depotvorstand, auf den ältesten Offizier des Bataillons über.

Die Offizierstellen bei den Train-Bataillonen sollten in erster Linie durch geeignete aktive Offiziere der Kavallerie und Artillerie besetzt werden; Landwehroffiziere sollten nur ganz ausnahmsweise eingestellt werden. Unter allen Umständen sollte die Auswahl so getroffen werden, daß die Offizierkorps der Train-Bataillone in Haltung und Gesinnung denen der übrigen Waffen vollkommen ebenbürtig wären.

Die bisher zum Train kommandirten Offiziere blieben bis zur definitiven Besetzung der Offizierstellen in ihrem Kommando.

Durch A. K.-O. vom 1. Oktober 1860 wurden die Offizierkorps der Train-Bataillone gebildet; ein großer Theil der Offiziere wurde nicht zum Train versetzt, sondern nur zur Dienstleistung bei den Train-Bataillonen kommandirt. Dieser Modus wurde gewählt, um Keinem einen Zwang hinsichtlich der Versetzung zum Train anzuthun.

Durch A. K.-O. vom 23. Oktober 1860 wurde bestimmt, daß die zum Train versetzten Offiziere der Kavallerie und Artillerie die Aussicht auf Weiterbeförderung in ihrer bisherigen Waffe, nach Maßgabe ihrer Qualifikation, behalten sollten. Ferner bestimmte eine A. K.-O. vom 21. März 1861, daß, wenn die betreffenden Offiziere in denjenigen Truppentheilen, aus welchen sie zum Train übergetreten, zur Beförderung herangerückt wären, die Kavallerie-Regimenter bezw. die Generalinspektion der Artillerie der Traininspektion Mittheilung zu machen hätten. Die Traininspektion hätte sich demnächst gegen die vorgenannten Kommandobehörden zu äußern, worauf von diesen entweder ein Beförderungsvorschlag für den betreffenden Offizier zu machen, oder, im Fall der Nichtgeeignetheit, Allerhöchsten Orts Bericht zu erstatten wäre.

Nach Vollendung der Formation des Offizierkorps wurde bei jedem Train-Bataillon ein Ehrengericht über Offiziere, vom Rittmeister abwärts, gebildet. Diesem Ehrengericht hatten auch gemäß A. K.-O. vom 2. Juni 1860 die beiden Traindepot-Offiziere der Armeekorps beizutreten.

Das Train-Offizierkorps ergänzte sich durch Versetzung von Offizieren der Kavallerie und Artillerie.

Die bisherigen Stammunteroffiziere und Gefreiten traten zu den Linien-Train-Bataillonen über.

Die Trainmannschaften zerfielen in zwei Kategorien:

1. Traingemeine, d. h. Mannschaften mit dreijähriger aktiver Dienstzeit, und
2. Trainsoldaten, d. h. Mannschaften mit halbjähriger aktiver Dienstzeit.

Diejenigen Trainsoldaten, welche nach Ableistung ihrer sechsmonatlichen Dienstzeit sich zum Weiterdienen melden, werden als Freiwillige betrachtet, welche bereits sechs Monate gedient haben.

Die Einstellung von je 16 Gemeinen der Kavallerie-Regimenter in die Train-Bataillone hatte hauptsächlich den Zweck, diese Leute zu Traingefreiten heranzubilden. Diejenigen, welche sich zur Ernennung zum Gefreiten nicht eigneten, sollten als Trainsoldaten im Fall einer Mobilmachung verwendet bezw. als solche zu ihrer weiteren Ausbildung den Train-Ersatzabtheilungen überwiesen werden. (Kr. Min. vom 31. Mai 1861.)

Den Ersatz an Gefreiten, Kapitulanten und Gemeinen sollten die Train-Bataillone zunächst durch Annahme von Kapitulanten und Freiwilligen decken. Eventuell mußten die Generalkommandos geeignete Mannschaften der Kavallerie zum Train versetzen. (Kr. Min. vom 19. Januar 1860.)

Jeder zum Train abzugebende Mann mußte sich zur Beförderung zum Gefreiten eignen, untaugliche Leute konnten bis nach Ablauf von drei Monaten zurückversetzt werden. Diese Art der Ergänzung der Gemeinen hörte indeß schon 1863 auf, da seit dem Herbst dieses Jahres dreijährige Rekruten für den Train ausgehoben werden.

Die Train-Bataillone dürfen zum Garnisondienst und zu anderen Arbeiten, wie ihren eigenen, nicht herangezogen werden; auch sind sie mit Rücksicht auf ihre besondere Zusammensetzung von der Gestellung von Burschen für nicht regimentirte Offiziere befreit.

Die Einstellung der Rekruten erfolgte am 1. April und 1. Oktober, seit dem Jahre 1862 am 1. Mai und 1. November jedes Jahres. (A. K.-O. vom 13. Februar 1862.)

Die Verlegung dieser Einstellungstermine erfolgte, weil die Ausbildung im Winterhalbjahr durch die Ungunst der Witterung oft sehr beeinträchtigt wurde. Im Frühjahr wurden nur Trainsoldaten, im Herbst Trainsoldaten und Traingemeine eingestellt. Die Einstellung der Dreijährig-Freiwilligen erfolgte nach wie vor am 1. Oktober jedes Jahres.

Durch die Ausbildung von Traingemeinen und Trainsoldaten wurde aber der Bedarf an Trainmannschaften für den Fall einer Mobilmachung nicht gedeckt. Infolge dessen bestimmte eine A. K.-O. vom 12. Juli 1862, daß von den alljährlich zur Entlassung kommenden Reserven der sämmtlichen Kavallerie-Regimenter der dritte Theil, und zwar die für den Kavalleriedienst am wenigsten geeigneten Leute, mit mindestens 50 Köpfen aus jedem Regiment zur Reserve des Trains entlassen würden.

Zufolge kriegsministerieller Verfügung vom 17. Oktober 1861 wurde jedem Train-Bataillon ein Lazarethgehülfe von der Infanterie des betreffenden Armeekorps überwiesen. Gleichzeitig wurde aber bestimmt, daß die Train-Bataillone für die Folge sich ihre Lazarethgehülfen aus der Zahl der Gemeinen selbst heranzubilden hätten. Seit 1867 ist für jede Kompagnie ein Lazarethgehülfe etatsmäßig. (Kr. Min. vom 13. Mai 1867.)

Eine A. K.-O. vom 7. November 1863 gestattete, daß bei jeder Train-Kompagnie vier Einjährig-Freiwillige eingestellt werden könnten. Als Einstellungstermin wurde der 1. November festgesetzt. Zufolge kriegsministerieller Verfügung vom 20. September 1880 wurde dann weiter bestimmt, daß die Train-Bataillone eine unbeschränkte Anzahl von Einjährig-Freiwilligen einstellen könnten, zur Annahme von vier Einjährigen pro Kompagnie jedoch verpflichtet wären.

Für die Trainoffiziere waren 1860 Rationen angesetzt; da es nun zweifelhaft war, ob diesen Offizieren Chargenpferde gestellt werden sollten, so erklärte das Kriegsministerium am 15. Dezember 1860, daß eine Gestellung von Chargenpferden nicht erfolgen würde, daß es vielmehr in der Absicht läge, die in dem Etat von 1860 ausgeworfenen Offizierpferde ab- und soviel Dienstpferde zuzusetzen,

daß für jeden Rittmeister und Lieutenant ein Dienstpferd vorhanden wäre.

Durch A. K.-O. vom 26. April 1861 wurde dann auch befohlen, daß die Offiziere der Train-Bataillone, unter Fortfall der für die Rittmeister und Lieutenants angesetzten Rationen, fortan durch Dienstpferde beritten gemacht werden sollten. Der erste Bedarf an Train-Offizierpferden wurde aus den an Grundbesitzer ausgeliehenen Artilleriepferden entnommen. Die jährliche Ergänzung dieser Pferde, unter Zugrundelegung neunjähriger Dauer, sollte derart stattfinden, daß jede Artillerie-Brigade im Herbst jedes Jahres dem Train-Bataillon desselben Armeekorps aus seinen vorletzten Remonten ein bereits vollständig dienstthätiges Reitpferd, welches also schon zwei Jahre dressirt wäre, abgeben sollte. Als Ersatz dafür empfing jede Artillerie-Brigade eine Remonte jährlich mehr. (Kr. Min. vom 17. Mai 1861.) Die Auswahl des von der betreffenden Brigade jährlich abzugebenden Pferdes sollte von dem Artillerieinspekteur gelegentlich seiner Inspizirung vorgenommen werden. Auf Allerhöchsten Befehl vom 19. Januar 1863 hörte diese Art des Ersatzes auf und es wurde alljährlich jedem Train-Bataillon ein Pferd — seit 1875 ein Pferd für jede Kompagnie — direkt aus dem Remontedepot überwiesen. Diese Offizierpferde traten dem ganzen Etatbestand an Dienstpferden hinzu. Die Vertheilung der Pferde an die Offiziere erfolgte durch den Bataillonskommandeur aus sämmtlichen Dienstpferden. Für den etwaigen Abgang durch Tod oder Unbrauchbarkeit eines von einem Offizier gerittenen Pferdes wird kein besonderer Ersatz gewährt. Die übrigen Dienstpferde ergänzen die Train-Bataillone durch Auswahl aus den durch Einstellung der Remonten überzählig werdenden Kavallerie- und Artilleriepferden im Herbst jedes Jahres. Die Train-Bataillone haben bei dieser Auswahl den Vorrang vor der Gendarmerie, den Artilleriedepots u. s. w. (Kr. Min. vom 17. Mai 1861.)

Offiziere des Beurlaubtenstandes werden während der Uebungen durch Dienstpferde beritten gemacht.

Ferner rangiren die Train-Bataillone im Herbst jedes Jahres soviel Pferde weniger aus, als sie Einjährig-Freiwillige einstellen. Die Einjährig-Freiwilligen haben für die Benutzung der Pferde 150 Mark, die Ration und ein Pauschquantum für Hufbeschlag und Pferdearznei zu entrichten. Die 150 Mark verbleiben den Train-Bataillonen zu Gunsten des Pferde-Verbesserungsfonds.

Bei jedem Train-Bataillon waren laut Verfügung des Kriegsministeriums vom 25. November 1860 2 Pferde — zufolge Verfügung vom 14. September 1863 3 Pferde — als Krümper zu führen.

Die Traindepots. (1860 bis 1865.)

Die Traindepots schieden durch den Organisationsplan vom Jahre 1860 wieder aus der engen Verbindung mit den Train-Bataillonen, welche 1856 eingeführt worden war, und ressortirten hinfort in Bezug auf ihre spezielle Verwaltung wieder von den Korpsintendanturen. Train-Bataillon und Traindepot haben nur in der Person des Kommandeurs einen gemeinschaftlichen Vorgesetzten, andere Beziehungen zwischen beiden finden nicht statt. (Kr. Min. vom 17. April 1861.)

Die Verwaltung besteht unter der Leitung des Train-Bataillonskommandeurs, als Vorstand, aus einem ersten und einem zweiten Traindepot-Offizier. Die Depotoffiziere sind zufolge kriegsministerieller Verfügung vom 31. März 1861 als nicht regimentirte Offiziere zu betrachten. Sie stehen à la suite der Train-Bataillone und haben grundsätzlich keine Aussicht auf den Rücktritt in ihre ehemalige Waffe. (Organisationsplan von 1863.) Der älteste Depotoffizier vertritt den Vorstand des Depots in Verhinderungsfällen.

Der als Schirrmeister beim Traindepot fungirende Unteroffizier wird aus dem aktiven Dienststande des Bataillons entnommen. Derselbe verbleibt, ebenso wie die Depotoffiziere im Fall einer Mobilmachung beim Depot. Der Kommandeur der Train-Ersatzabtheilung tritt zum Depot in dasselbe Verhältniß, wie der Bataillonskommandeur im Frieden. (Verfügung des Kriegsministeriums vom 27. Oktober 1864.)

Die Traininspektion.

Nach der A. K.-O. vom 2. Juni 1860 bilden sämmtliche Train-Bataillone und Traindepots die Traininspektion.

Der Traininspekteur hat den Rang, die Disziplinarstrafgewalt und Urlaubskompetenz eines Regimentskommandeurs. Er steht in geschäftlicher Beziehung direkt unter dem Kriegsministerium; Urlaub erbittet er direkt von Seiner Majestät dem Könige unter gleichzeitiger Meldung an das Kriegsministerium.

Der Traininſpekteur ſteht zu den Train-Bataillonen im Allgemeinen in demſelben Verhältniß, wie der Inſpekteur der Jäger und Schützen zu den Jäger-Bataillonen. Der Traininſpekteur überwacht die Train-Bataillone in Bezug auf die Zweckmäßigkeit und Gleichmäßigkeit der Ausbildung und inſpizirt deshalb jährlich einmal die Train-Bataillone und hält ökonomiſche Muſterungen ab. Alle perſönlichen Angelegenheiten der Trainoffiziere reſſortiren in höherer Inſtanz von ihm. Er ernennt die Bataillonsadjutanten unter Berückſichtigung der Vorſchläge der Bataillonskommandeure.

Er beaufſichtigt die Traindepots in Bezug auf ſorgſame und zweckmäßige Aufbewahrung und Erhaltung des Materials und inſpizirt deshalb die Traindepots bei Gelegenheit der Muſterung und Inſpizirung der Train-Bataillone.

Vorſchläge zu Erneuerungen und Verbeſſerungen des Materials legt der Inſpekteur dem Kriegsminiſterium vor. Alle Verſuche, welche auf die Verbeſſerung des Materials Bezug haben, ſtehen unter der oberen Leitung des Traininſpekteurs, der zur Erlangung techniſcher Gutachten direkt mit der Inſpektion der techniſchen Inſtitute der Artillerie in Verbindung tritt.

Der Inſpekteur kann ſich auf ſeinen Dienſtreiſen von ſeinem Adjutanten begleiten laſſen. Der Reiſeplan iſt dem Kriegsminiſterium vorher zur Prüfung und Genehmigung einzureichen.

Der Traininſpekteur tritt als ſolcher nicht in das mobile Verhältniß über, ſondern hat die Oberaufſicht über die Erſatzabtheilungen der Train-Bataillone, bei denen er vor Allem die halbjährlichen Muſterungen abhält.

Das Perſonal der Traininſpektion beſtand 1860 aus 1 Premierlieutenant als Adjutanten und 2 Unteroffizieren als Schreibern. Daſſelbe wurde jedoch durch A. K.-O. vom 9. Mai 1867 auf 2 Adjutanten, 1 Rittmeiſter und 1 Premierlieutenant, und 1874 auf 4 Schreiber erhöht.

Als Garniſon wurde der Traininſpektion durch Verfügung des Kriegsminiſteriums vom 8. Oktober 1860 Berlin angewieſen.

Als erſter Traininſpekteur wurde der Oberſt und Brigadier der Weſtfäliſchen Artillerie-Brigade (Nr. 7) Jacobi, unter Stellung à la suite des Garde-Train-Bataillons ernannt. (A. K.-O. vom 1. Oktober 1860.)

Nachdem ſich 1866 infolge Vermehrung der Train-Bataillone der Umfang der Traininſpektion weſentlich erweitert hatte, wurde

durch A. K.-O. vom 3. Dezember 1868 bestimmt, daß der Traininspekteur, mit Rücksicht auf seine nunmehrige Dienststellung, den Rang, die Urlaubskompetenz und Disziplinarstrafgewalt eines Brigadekommandeurs erhalten sollte, sofern nicht ausdrücklich anders befohlen würde.

Durch A. K.-O. vom 23. Oktober 1879 wurde dem Traininspekteur die Befugniß zur Urlaubsertheilung eines Divisionskommandeurs übertragen.

Die Neuformationen vom Jahre 1866.

Train-Bataillone.

Infolge des Krieges von 1866 wurden 3 neue Train-Bataillone nebst je 1 Traindepot gebildet. Eine A. K.-O. vom 27. September 1866 bestimmte, daß die Neuformationen durch Abgaben der alten 9 Train-Bataillone erfolgen sollten, und zwar dergestalt, daß

1. für ein nach den Elbherzogthümern zu benennendes Train-Bataillon die Train-Bataillone des Garde-, 1. und 2. Armeekorps;
2. für ein nach Hannover zu benennendes Train-Bataillon die Train-Bataillone des 3., 5. und 6. Armeekorps, und
3. für ein nach Hessen zu benennendes Train-Bataillon die Train-Bataillone des 4., 7. und 8. Armeekorps

die Abgaben zu leisten hätten. Die Leitung der Neuformation wurde der Traininspektion übertragen.

Die neuen Train-Bataillone erhielten durch A. K.-O. vom 2. Oktober 1866 die vorläufige Benennung: Train-Bataillon Nr. 9 10 und 11.

Durch A. K.-O. vom 7. November 1867 wurden nachstehende Bezeichnungen festgesetzt:

„Schleswig-Holsteinsches Train-Bataillon Nr. 9",
„Hannoversches Train-Bataillon Nr. 10",
„Hessisches Train-Bataillon Nr. 11".

Der Zusammentritt der von den alten Train-Bataillonen abzugebenden Offiziere, Mannschaften u. s. w. erfolgte für die Train-Bataillone Nr. 9 und 10 am 5. November 1866 in Berlin, für das Train-Bataillon Nr. 11 am gleichen Tage in Cassel.

Sämmtliche Train-Bataillone erhielten einen neuen Etat

(Verfügung des Kriegsministeriums vom 9. September 1866), der eine bedeutende Erhöhung der Stammmannschaften aufweist:

1 Stabsoffizier als Kommandeur,
2 Rittmeister als Kompagniechefs,
2 Premierlieutenants,
5 Sekondlieutenants, einschließlich 1 Adjutant,
1 Assistenzarzt,
1 Zahlmeister,
2 Wachtmeister,
15 Sergeanten,
29 Unteroffiziere,
30 Gefreite und Kapitulanten, } einschließlich
50 Gemeine, } 2 Trompeter,
88 Trainsoldaten,
1 Roßarzt,
1 Lazarethgehülfen,
12 Oekonomiehandwerker,
24 Reit- } Pferde.
64 Zug- }

Dieser Etat erlitt in den nächsten Jahren mehrfache Aenderungen: Seit dem Jahre 1868 wurden 2 Lazarethgehülfen und nur 49 Gemeine, seit 1869 nur noch 10 Oekonomiehandwerker etatsmäßig; 1868 wurde die Zahl der Reitpferde auf 25 und die Zahl der Zugpferde auf 96 erhöht; 1875 traten für jede Kompagnie 3 Reitpferde hinzu, so daß jetzt in jedem Bataillon 31 Reitpferde und 96 Zugpferde vorhanden waren. (Verfügung des Kriegsministeriums vom 7. September 1875.) Am 1. April 1873 trat dem Etat ein Zahlmeisteraspirant, unter Fortfall eines Gemeinen, pro Bataillon hinzu; seit dem 1. Januar 1874 gehören die Trompeter dem Unteroffizierstande an und sind dafür die entsprechenden Gemeinen- oder Gefreitenstellen eingegangen.

Traindepots.

Infolge der vorerwähnten Neuformationen vermehrte sich die Zahl der Traindepot-Offiziere auf je 12 erste und 12 zweite Depotoffiziere. Zufolge A. K.-O. vom 7. Februar 1867 wurden die Gehälter dieser Offiziere erhöht. Es erhielten:

die 6 älteſten erſten Depotoffiziere je 1000 Thlr.,
= 6 jüngſten = = = 720 =
= 9 älteſten zweiten = = 550 =
= 3 jüngſten = = = 500 =

Außerdem wurde den 6 älteſten erſten Depotoffizieren die Penſionsberechtigung eines Hauptmanns 1. Klaſſe, den anderen erſten Depotoffizieren die eines Hauptmanns 2. Klaſſe und den ſämmtlichen zweiten Depotoffizieren die eines Hauptmanns 3. Klaſſe verliehen.

Die Neuformationen vom Jahre 1871.

Der deutſch-franzöſiſche Krieg 1870/71 hatte unter Anderem die Vermehrung der preußiſchen Armee um 2 Train-Bataillone — Nr. 14 und 15 — zur Folge.

Badiſches Train-Bataillon Nr. 14.

Auf Grund der am 25. November 1870 abgeſchloſſenen Militärkonvention traten die badiſchen Truppen in den Verband der preußiſchen Armee — als 14. Armeekorps — über. Nach der A. K.-O. vom 18. Mai 1871, betreffend die Eintheilung und Friedensdislokation des 14. Armeekorps, ſollte bei demſelben auch 1 Train-Bataillon und 1 Traindepot errichtet werden. Demgemäß ſollten die mit dem badiſchen Kontingent in die preußiſche Armee übergetretenen Trainformationen — die Großherzoglich badiſche Trainabtheilung nebſt Traindepot — entſprechend umgewandelt werden.

Eine kurze geſchichtliche Skizze dieſer Formationen dürfte hier am Platze ſein.

Eine A. K.-O. Seiner Königlichen Hoheit des Großherzogs von Baden vom 24. Oktober 1864 beſtimmte, daß im Feld-Artillerie-Regiment eine Trainabtheilung errichtet werden ſollte. Der Friedensſtand wurde wie folgt feſtgeſetzt:

1 Hauptmann oder Oberlieutenant der Artillerie als Kommandant,
1 Oberlieutenant oder Lieutenant der Artillerie,
1 Oberwachtmeiſter,
3 Wachtmeiſter,
2 Korporale,
2 Trompeter,

26 Trainſoldaten,
4 Reitpferde,
26 Zugpferde.

Zweck der Trainabtheilung war, die erforderliche Anzahl von Trainmannſchaften für die mobilen Trainformationen auszubilden.

Durch Allerhöchſten Befehl vom 5. Februar 1869 wurde die Errichtung eines Traindepots zu Gerlachsheim befohlen. Das Traindepot wurde der Zeughausdirektion unterſtellt.

Schon im folgenden Jahre trat eine anderweitige Organiſation, welche ſich weſentlich der preußiſchen näherte, durch Allerhöchſten Befehl vom 12. April 1870 in Kraft. Die Trainabtheilung ſchied aus dem Verband des Feld-Artillerie-Regiments aus und wurde unter dem Befehl eines Stabsoffiziers als ſelbſtſtändiger Truppenkörper formirt. Gleichzeitig wurde das bisherige Verhältniß des Traindepots zur Zeughausdirektion gelöſt und das Traindepot dem Kommando der Trainabtheilung unterſtellt.

Die badiſche Trainabtheilung erhielt folgenden Etat:

1 Stabsoffizier als Kommandeur,
1 Rittmeiſter,
1 Premierlieutenant,
2 Sekondlieutenants,
1 Zahlmeiſter,
1 Wachtmeiſter,
9 Sergeanten,
18 Unteroffiziere,
20 Gefreite und Kapitulanten,
30 Gemeine, einſchließlich 2 Trompeter,
56 Trainſoldaten,
6 Oekonomiehandwerker,
1 Lazarethgehülfen,
12 Reitpferde,
72 Zugpferde.

Das Traindepot ſtand unter der Verwaltung zweier Depotoffiziere.

Nach dem preußiſchen Etat fehlten alſo zur Formirung eines Train-Bataillons aus der badiſchen Trainabtheilung noch:

1 Rittmeiſter,
1 Premierlieutenant,
3 Sekondlieutenants,

1 Assistenzarzt,
1 Wachtmeister,
6 Sergeanten,
11 Unteroffiziere,
1 Roßarzt,
10 Gefreite,
19 Gemeine,
4 Oekonomiehandwerker,
1 Lazarethgehülfe,
13 Reitpferde,
24 Zugpferde,
6 Krümperpferde.

Zufolge kriegsministerieller Verfügung vom 8. September 1871 sollten diese Offiziere, Mannschaften u. s. w. von den 11 älteren preußischen Train-Bataillonen am 30. September desselben Jahres an die badische Trainabtheilung nach Karlsruhe abgegeben werden.

Die Besetzung der Offizierstellen erfolgte durch A. K.-O., die Vertheilung der abzugebenden Unteroffiziere und Mannschaften auf die verschiedenen Train-Bataillone bewirkte die Traininspektion und die Zutheilung eines Roßarztes veranlaßte das Generalkommando des 14. Armeekorps. Gemeine wurden nicht abgegeben, sondern deren Stellen bis zum nächsten Einstellungstermin (1. November 1871) durch Trainsoldaten besetzt. Der Bedarf an Pferden wurde aus den für das Retablissement der Truppen zurückbehaltenen Pferden entnommen.

Die Formation des Bataillons, welches die Bezeichnung „Badisches Train-Bataillon Nr. 14" erhielt, geschah am 1. Oktober 1871 in Gottesaue bei Karlsruhe, wohin auch das Traindepot von Gerlachsheim verlegt wurde.

Das Train-Bataillon Nr. 15.

Gemäß A. K.-O. vom 19. Mai 1871 sollte ein Train-Bataillon nebst Traindepot für das neu errichtete 15. Armeekorps gebildet werden. Als Garnison wurde für Bataillon und Depot Straßburg im Elsaß bestimmt, die Formation sollte am 1. Juli 1871 erfolgen. Die Besetzung der Offizierstellen erfolgte durch A. K.-O.; ein Assistenzarzt und ein Roßarzt wurden vom Kriegsministerium, 1 Zahlmeister vom 5. Armeekorps überwiesen. Die Unteroffiziere

und Mannschaften wurden von den mobilen Train-Bataillonen der preußischen Armee und deren Ersatzabtheilungen abgegeben.

Der Pferdebedarf sollte zunächst aus den bei dem 15. Armeekorps für das Retablissement der Armee zurückgestellten Pferden gedeckt werden, demnächst sollten auch andere Armeekorps zur Kompletirung herangezogen werden.

Die Neuformationen im Jahre 1872.

Die Großherzoglich hessische Train-Kompagnie.

Infolge der am 13. Juni 1871 zwischen dem Königreich Preußen und dem Großherzogthum Hessen abgeschlossenen Militärkonvention wurde am 1. Januar 1872 bei der 25. (Großherzoglich Hessischen) Division eine Train-Kompagnie aus der bisherigen Großherzoglich hessischen Trainabtheilung gebildet.

Die hessische Trainabtheilung war zufolge einer Militärkonvention vom 7. April 1867 der oben genannten beiden Staaten errichtet worden.

Die Trainabtheilung war dem Großherzoglich Hessischen Artilleriekorps unterstellt und erhielt Bessungen bei Darmstadt als Garnison. Sie bestand aus einer Kompagnie und einem Depot und hatte nachstehende Zusammensetzung:

1 Hauptmann als Kommandant,
1 Hauptmann als Depotvorstand,
1 Oberlieutenant,
2 Lieutenants,
1 Oberwachtmeister,
1 Schirrmeister (Oberwachtmeister oder Wachtmeister),
4 Wachtmeister,
9 Korporale,
12 Gefreite und Kapitulanten,
20 Trainsoldaten (Stammgemeine),
36 Trainrekruten,
1 Trompeter,
7 Reitpferde,
36 Zugpferde.

Die Formation geschah durch Abgaben des Großherzoglich Hessischen Artilleriekorps mit der Maßgabe, daß die Stammgemeinen (Trainsoldaten) vorläufig fehlen sollten. Die Ergänzung der Mann-

schaften sollte nach den im Königreich Preußen geltenden Bestimmungen aus dem ganzen Bezirk des Großherzogthums Hessen erfolgen.

Am 18. Januar wurde der vorstehende Etat der Trainabtheilung wie folgt abgeändert:

1 Hauptmann als Kommandant,
1 Hauptmann als Depotvorstand,
1 Oberlieutenant,
2 Lieutenants,
1 Oberwachtmeister,
1 Schirrmeister,
5 Wachtmeister,
12 Korporale, einschließlich 1 Schreiber,
1 Trompeter (Gefreiter oder Gemeiner),
12 Gefreite und Kapitulanten,
20 Stammgemeine,
36 Trainrekruten,
1 Lazarethgehülfe,
1 Roßarzt,
5 Oekonomiehandwerker,
4 Reitpferde.
40 Zugpferde.

Gleichzeitig wurde bestimmt, daß die Stammmannschaften 2 Jahre, die Trainrekruten 3 Monate dienen sollten.

Am 11. Februar 1868 wurden 11 Mann der Großherzoglich Hessischen Reiter-Brigade als Stammgemeine zur Trainabtheilung versetzt und 9 Rekruten in gleicher Eigenschaft zur Ausbildung eingestellt. Am 11. Mai 1868 wurde der Etat um 4 Trainrekruten vermindert und am 1. November desselben Jahres die Dienstzeit der Trainrekruten auf 4 Monate, am 1. November des folgenden Jahres auf 6 Monate verlängert.

Die Trainabtheilung war dem jedesmaligen Kommandeur der Großherzoglichen Feld-Artillerie, welcher die Funktionen als Traininspekteur ausübte, unterstellt.

Der Kommandant der Trainabtheilung war zugleich Vorgesetzter des Kompagniekommandanten und des Depotvorstandes. Von den in der Trainabtheilung angestellten Offizieren war der älteste Hauptmann Abtheilungskommandant, der zweite Hauptmann entweder Depotvorstand oder Kompagniekommandant, der Oberlieutenant entweder Kompagniekommandant oder Depotvorstand.

Am 1. August 1869 wurde eine Großherzoglich hessische Militär-Bäckerabtheilung — 1 Oberbäcker, 2 Schießer, 6 Bäcker — errichtet und der Trainabtheilung unterstellt.

Infolge der vorerwähnten Militärkonvention traten nun am 1. Januar 1872 folgende Aenderungen ein.

An Stelle der bisherigen Trainabtheilung trat die „Großherzoglich Hessische Train-Kompagnie nebst einem Traindepot".

Ein Garnisonwechsel fand nicht statt. Die Kompagnie wurde dem Königlich Preußischen Hessischen Train-Bataillon Nr. 11 unterstellt und trat zu demselben in das Verhältniß einer detachirten Kompagnie. Kompagnie und Depot erhielten folgenden Etat:

1 Rittmeister als Kompagniechef,
1 Premierlieutenant,
2 Sekondlieutenants,
1 ersten Traindepot-Offizier,
1 Zahlmeister,
1 Assistenzarzt,
24 Unteroffiziere,
15 Gefreite } einschließlich 1 Trompeter,
24 Gemeine }
44 Trainsoldaten,
5 Oekonomiehandwerker,
1 Lazarethgehülfe,
1 Roßarzt.

Mit dem 1. November 1872 trat für die Stammgemeinen die dreijährige Dienstzeit in Kraft.

Vorstehender Etat änderte sich dann noch dadurch, daß am 1. April 1873 1 Zahlmeisteraspirant unter Fortfall eines Gemeinen und am 1. Januar 1874 1 Trompeter unter Fortfall eines Gefreiten hinzutrat.

Die Bäckerabtheilung zu Darmstadt wurde der Kompagnie attachirt und sollte bestehen aus:

1 Oberbäcker,
1 Schießer und
7 Bäckern (diese Anzahl wurde am 1. Januar 1875 auf 5, und am 1. Oktober 1885 auf 4 herabgesetzt).

Die dritten Kompagnien des Garde- und Pommerschen Train-Bataillons Nr. 2.

Durch A. K.-O. vom 18. Juli 1872 wurde die Errichtung je einer 3. Kompagnie beim Garde- und Pommerschen Train-Bataillon Nr. 2 befohlen. Die Formirung sollte am 1. Oktober und zwar für die Garde-Kompagnie in Liebenwalde und für die Linien-Kompagnie in Alt-Damm erfolgen.

Gleichzeitig wurde die Errichtung eines zweiten Traindepots für das Gardekorps in Liebenwalde angeordnet.

Diese Bestimmungen wurden indeß durch A. K.-O. vom 4. September 1872 dahin abgeändert, daß die neu zu errichtenden Kompagnien und das Traindepot erst am 1. November desselben Jahres, und zwar zunächst nur in provisorischer Form, aufzustellen wären. Die Bildung der Kompagnien erfolgte durch Abgaben sämmtlicher Train-Bataillone der preußischen Armee. Die definitive Formirung dieser provisorischen Formationen wurde durch A. K.-O. vom 23. Mai 1874 befohlen.

Zufolge A. K.-O. vom 9. Juni 1881 wurde die 3. Kompagnie des Garde-Train-Bataillons nach Berlin und zufolge A. K.-O. vom 18. März 1886 das Traindepot von Liebenwalde nach Tempelhof bei Berlin verlegt.

Die Traindepots.

Die Neuformationen der Jahre 1871/72 hatten wiederum eine Vermehrung der Zahl der Traindepot-Offiziere im Gefolge. Infolge der Errichtung eines Traindepots für das 14. Armeekorps traten der Zahl der Depotoffiziere hinzu:

1 erster Depotoffizier mit 720 Thalern,
1 zweiter " " 500 "

infolge Errichtung eines Traindepots beim 15. Armeekorps:

1 erster Depotoffizier mit 1000 Thalern,
1 zweiter " " 550 " Gehalt.

Die Gehälter sämmtlicher Depotoffiziere, zu deren Zahl infolge Uebernahme des Großherzoglich hessischen Traindepots und infolge Errichtung eines Traindepots in Liebenwalde noch zwei weitere Offiziere hinzugetreten waren, wurden 1872 erhöht, und zwar erhielten

die 8 ältesten ersten Depotoffiziere je 1200 Thaler,
" 6 jüngeren " " " 840 "
" 9 ältesten zweiten " " 670 "
" 3 jüngsten " " " 620 "
jährliches Gehalt.

Weitere Organisationsänderungen.

1874.

Die Grundlage für die Organisation und die besonderen Dienstverhältnisse des Trains im Frieden bildeten bisher die seitens des Kriegsministeriums erlassene „Dienstinstruktion für den Traininspekteur" und der „Organisationsplan für den Train im Frieden", beide vom 1. April 1863.

Wenn dieselben auch im Wesentlichen den Verhältnissen noch entsprachen, so machte sich doch Anfang der 70er Jahre das Bedürfniß nach Abänderungen und Erweiterungen geltend.

Bei der Neubearbeitung entschied man sich dafür, den engen Rahmen, in dem die Vorschriften von 1863 sich gehalten hatten, zu verlassen und in reglementarischer Weise alles Dasjenige zusammenzufassen, was dem Train eigenthümlich und nicht durch die allgemeinen, für alle Waffen gültigen Vorschriften gegeben war.

So hatte z. B. die Traininspektion eine besondere Fahrinstruktion für den Train als nöthig erkannt, um nicht ferner gezwungen zu sein, die bezügliche, für den Train nicht überall zutreffende Instruktion der Artillerie benutzen zu müssen.

Andere Uebelstände hatten sich in Bezug auf die Depotverwaltung herausgestellt. Eine Instruktion für dieselbe, wie solche fast in allen Verwaltungszweigen gegeben war, bestand nicht.

Aus diesen Gründen entschloß man sich zur Herausgabe einer möglichst vollständigen und umfassenden Dienstvorschrift für den Train im Frieden. Dieselbe erschien dann auch 1874 und enthielt namentlich folgende Abweichungen von dem Bisherigen.

Die Traindepots.

1. Behufs Entlastung des Kriegsministeriums und um in der Traininspektion und durch diese im Offizierkorps des Trains das Interesse für das Material anzuregen, wurde ein Theil

der Einzelheiten in Bezug auf das Material des Trains z. B. die technische Prüfung der Kostenanschläge, die Entscheidung über Ausrangirungen u. a. m., der Traininspektion übertragen.

Um sie zur Ausführung dieser Arbeiten zu befähigen, wurde dem Inspektionsstabe ein Depotoffizier zugetheilt.

Das Verhältniß der Korpsintendanturen zu den Traindepots wurde von dieser Aenderung nicht berührt.

2. Die Depotoffiziere sollten grundsätzlich vor definitiver Uebernahme ihrer Stellung, eine technische Ausbildung durch Kommandos zu einer Artilleriewerkstatt erhalten.
3. Die Verwaltung der Baulichkeiten der Traindepots ging auf diese über.
4. Die bisherigen durch die Vermehrung des Trainmaterials nothwendig gewordenen Hülfsschirrmeister wurden als zweite Schirrmeister etatsmäßig.

   Jeder der beiden Depotoffiziere hatte mithin einen Schirrmeister unter sich.
5. Jedes Depot erhielt einen Depotschreiber.

Die Train-Bataillone.

Bei den Train-Bataillonen traten eigentlich nur zwei wesentliche Veränderungen ein.

1. Die Herausgabe eines eigenen Fahrreglements für den Train.
2. Die gemäß § 10 der Dienstvorschriften erfolgte Einführung der Fähnrichsstellen und demgemäß die Erlaubniß zur Einstellung von Offizieraspiranten bei den Train-Bataillonen und der Großherzoglich hessischen Train-Kompagnie.

Diese letztere Einrichtung bestand jedoch nur kurze Zeit, da schon durch A. K.-O. vom 12. Februar 1885 bestimmt wurde, daß die Einstellung von Offizieraspiranten bei den Train-Bataillonen fortan in Wegfall kommen sollte.

Das Kriegsministerium bestimmte darauf unterm 12. März 1885, daß die Fähnrichsstellen bei den Train-Bataillonen und der Großherzoglich Hessischen Train-Kompagnie in Unteroffizierstellen umgewandelt werden sollten.

1884.

Traindepots.

In Betreff der dienstlichen Stellung des ersten Traindepot-Offiziers, welchem die Disziplinarstrafgewalt und Urlaubsbefugniß über das Depotpersonal nicht zustand, hatten sich im Laufe der Zeit, besonders in Stellvertretungsfällen, Zweifel ergeben, die eine Aenderung wünschenswerth erscheinen ließen.

Ebenso erschien die bisherige Bestimmung, wonach im Mobilmachungsfall der Kommandeur der Ersatzabtheilung — ein aktiver Rittmeister oder ein inaktiver bezw. zur Disposition stehender Offizier — Depotvorstand, also Vorgesetzter des in seiner Stellung verbleibenden ersten Depotoffiziers wurde, aus dienstlichen und persönlichen Gründen der Aenderung zu bedürfen.

Deshalb wurde durch A. K.-O. vom 19. Juli 1884 bestimmt:

1. Das Unterpersonal der Traindepots (Schirrmeister und Schreiber) tritt aus dem Etat der Train-Bataillone in den der Traindepots über.
2. Die ersten Traindepot-Offiziere erhalten über das Personal ihrer Depots die Disziplinarstrafgewalt und Urlaubskompetenz eines Kompagniechefs.
3. Nach beendeter Mobilmachung der Train-Bataillone gehen die Funktionen des Depotvorstandes auf die ersten Offiziere der Traindepots über.
4. Die Kommandeure der Train-Bataillone, in deren sonstigem Verhältniß zu den Traindepots sich nichts ändert, haben die Disziplinarstrafgewalt und Urlaubskompetenz eines Regimentskommandeurs über das ihnen unterstellte Depotpersonal mit der Maßgabe auszuüben, daß in Vertretungsfällen diese Befugnisse auf die ersten Depotoffiziere übergehen.

Die Uebernahme des Traindepot-Unterpersonals durch die Traindepots aus dem Etat der Train-Bataillone fand am 1. April 1886 statt.

Diese Mannschaften empfangen seit diesem Zeitpunkt die Löhnung von den Traindepots, während sie in allen übrigen Gebührnissen — Bekleidung ꝛc. — von den Train-Bataillonen wie bisher abzufinden sind. (Kr. Min. vom 28. August 1884.)

Die übrigen Bestimmungen der A. K.-O. traten sofort in Kraft.

Vorstehende Ordre fand auf die Großherzoglich Hessische Train-Kompagnie sinngemäße Anwendung.

Die Neuformationen des Jahres 1887.

Auf Grund des Gesetzes, betreffend die Friedenspräsenzstärke des deutschen Heeres, vom 11. März 1887 wurde bei den Train-Bataillonen Nr. 1, 3 bis 11, 14 und 15 je eine dritte Kompagnie errichtet. Für sämmtliche Train-Bataillone wurde ein neuer Etat festgesetzt:

1 Stabsoffizier als Kommandeur,
3 Rittmeister als Kompagniechefs,
3 Premierlieutenants,
7 Sekondlieutenants, einschließlich 1 Adjutant,
1 Assistenzarzt (beim 2. und 14. Armeekorps 1 Stabsarzt),
1 Zahlmeister,
3 Wachtmeister,
3 Vizewachtmeister,
21 Sergeanten,
41 Unteroffiziere,
3 Trompeter,
42 Gefreite und Kapitulanten,
69 Gemeine,
114 Trainsoldaten,
15 Oekonomiehandwerker,
1 Zahlmeisteraspirant,
1 Roßarzt,
3 Lazarethgehülfen,
46 Reitpferde,
144 Zugpferde.

Die Zahl der Trainsoldaten wurde also von 44 auf 38 für jede Kompagnie herabgesetzt.

Die zur Kompletirung erforderlichen Unteroffiziere, Gefreiten, Kapitulanten u. s. w. mußten die Kavallerie-Regimenter der Armeekorps an die Train-Bataillone abgeben. Außerdem wurden Rekruten eingestellt, und zwar bei jedem Bataillon 15 zu dreijährigem und 38 zu siebenmonatlichem Dienst.

Der Mehrbedarf an Pferden, einschließlich der Offizierpferde, wurde durch Abgaben der Kavallerie-Regimenter gedeckt.

Bezüglich der Offizierpferde wurde noch in demselben Jahre durch A. K.-O. vom 4. August 1887 bestimmt, daß den Train-Bataillonen fortan keine Remonten als Offizierpferde überwiesen

werden. Zur Berittenmachung der Offiziere des Trains wird jeder Train-Kompagnie jährlich ein als Offizierreitpferd geeignetes, mindestens achtjähriges Pferd aus der Zahl der Dienstpferde der Kavallerie-Regimenter des Armeekorps nach Anordnung des Generalkommandos überwiesen. Den Kavallerie-Regimentern wird dafür die gleiche Anzahl Remonten verabfolgt.

Im Kriege.

Der Kriegstrain 1859 bis 1864.

Durch die Dienstanweisung für das Train-Bataillon eines Armeekorps im Kriege vom 13. April 1859 traten folgende Bestimmungen in Kraft.

Ein mobiles **Train-Bataillon** bestand aus:

dem Stabe,
5 Proviantkolonnen,
1 Feldbäckerei-Kolonne,
1 Pferdedepot und
1 Krankenträger-Kompagnie.

Für das Train-Bataillon galten im Allgemeinen dieselben Bestimmungen wie bisher für die Train-Kompagnie eines Armeekorps, nur stand der Train-Bataillonskommandeur direkt unter dem Generalkommando, während bisher der Trainkapitän der Intendantur unterstellt gewesen war.

Die Mobilmachung eines Train-Bataillons sollte unter Leitung des Trainkommandeurs in der Garnison des Trainstammes stattfinden.

Der im Frieden vorhandene Trainstamm wurde durch Einbeorderung von Offizieren, Unteroffizieren und Mannschaften des Beurlaubtenstandes ergänzt.

Die Trainfahrer wurden zunächst aus den im Frieden ausgebildeten, im Beurlaubtenstande befindlichen Trainsoldaten und, insoweit eine ausreichende Anzahl derartiger Mannschaften nicht vorhanden war, aus der Zahl der verfügbar gebliebenen Wehrreiter 1. und 2. Aufgebots entnommen.

Pferdewärter wurden, insofern die Zahl der im Frieden aus-

gebildeten Trainsoldaten dazu nicht ausreichte, erst im Mobilmachungsfall ausgehoben, desgleichen die erforderlichen Trainhandwerker.

Die Offiziere mußten sich ihre Pferde gegen Vergütigung selbst beschaffen, alle anderen Pferde wurden vom Lande ausgehoben.

Der Stab eines Train-Bataillons.

Der Stab eines mobilen Train-Bataillons bestand aus:

1 Stabsoffizier der Artillerie als Kommandeur,
1 Sekondlieutenant als Adjutant,
1 Unteroffizier als Schreiber,
1 Fahrer und
3 Pferdewärtern.

Ferner gehörten dazu:

6 Reitpferde,
2 Stangenpferde und
1 zweispänniger Registraturwagen.

Der Verpflegungstrain bestand aus 1 Feldbäckerei-Kolonne und 5 Proviantkolonnen, ferner rechnete man dazu 1 Pferdedepot.

Die Proviantkolonnen wurden den Divisionen u. s. w. nach Bedürfniß zugetheilt, die Feldbäckerei-Kolonne und das Pferdedepot dagegen wurden nur für das Armeekorps im Ganzen verwendet und nach Maßgabe der Verhältnisse an den jedesmaligen Bedarfspunkten in Thätigkeit gesetzt.

Eine Proviantkolonne bestand aus:

1 Rittmeister,
1 Sekondlieutenant,
1 Assistenzarzt,
1 Zahlmeister,
1 Wachtmeister,
7 Unteroffizieren,
6 Gefreiten,
1 Kurschmied,
1 Oberschmied,
2 Schmieden,
1 Sattler,
1 Stellmacher,
1 Böttcher,
75 Trainsoldaten, nämlich:

4 Pferdewärtern,
1 Signalbläſer,
65 Fahrern, einſchließlich
1 Schneider,
1 Schuhmacher,
5 Führern von Vorrathspferden,
70 Stangenpferden,
70 Vorderpferden,
21 Reitpferden,
30 vierſpännigen Proviantwagen,
1 " Reſervewagen,
1 ſechsſpännigen Feldſchmiede.

Jede Proviantkolonne zerfiel in zwei Abtheilungen und eine Reſerve, jede Abtheilung in vier Züge, jeder Zug in zwei Sektionen, jede Sektion beſtand aus zwei Fahrzeugen. Die Reſervewagen und die Feldſchmiede gehörten als beſondere Sektion zur erſten Abtheilung. Die Reſerve beſtand unter dem Kommando eines Unteroffiziers aus den Handwerkern, 6 Reſerve-Trainſoldaten und 10 Reſervepferden.

Die erſte Abtheilung, bei welcher ſich der Kolonnenführer ſelbſt befand, führte unter ſeiner Aufſicht ein Unteroffizier, die zweite Abtheilung der zweite Kolonnenoffizier. Jeder Zug wurde von einem Unteroffizier oder Gefreiten geführt und als Beritt beaufſichtigt. Das übrige Perſonal (Arzt, Zahlmeiſter u. ſ. w.) wurde gleichmäßig auf die vier Züge der erſten Abtheilung vertheilt.

Zwei Gefreite blieben zur Verwendung als Fouriere, Quartiermacher ꝛc. in Reſerve.

Eine Feldbäckerei-Kolonne war verſchieden zuſammengeſetzt, je nachdem die eiſernen Backöfen mitgeführt wurden oder nicht.

Im erſteren Falle beſtand eine Feldbäckerei-Kolonne aus:

1 Premierlieutenant als Führer,
1 Aſſiſtenzarzt,
1 Zahlmeiſter,
1 Feldwebel,
1 Unteroffizier,
16 Oberbäckern,
62 Bäckern, einſchließlich 2 Tambours,
1 Oberſchlächter,
8 Schlächtern,
1 Obermaurer,

7 Maurern,
1 Schmied,
1 Sattler,
1 Stellmacher,
1 Böttcher,
1 Tischler,
14 Trainsoldaten, nämlich:
11 Fahrern, einschließlich 1 zur Reserve,
3 Pferdewärtern,
5 Reitpferden,
11 Stangenpferden,
11 Vorderpferden,
2 vierspännigen Backofenwagen,
2 " Backrequisitenwagen,
1 " Registraturwagen.

Wurden die eisernen Backöfen nicht mitgeführt, so hatte die Feldbäckerei-Kolonne dasselbe Personal, nur statt 14 Trainsoldaten deren 8, nämlich:

5 Fahrer, einschließlich 1 zur Reserve,
3 Pferdewärter.

An Pferden und Fahrzeugen führte die Kolonne in diesem Falle mit sich:

5 Reitpferde,
5 Stangenpferde,
5 Vorderpferde,
1 vierspännigen Backrequisitenwagen,
1 " Registraturwagen.

Die 100 Handwerker der Kolonne zerfielen in 6 Sektionen:

4 Sektionen Bäcker,
1 Sektion Schlächter,
1 Sektion der übrigen Handwerker.

Die Fahrzeuge und die dazu gehörenden Trainsoldaten und Pferde bildeten unter Führung des Train-Unteroffiziers einen Zug, welchem auch der Assistenzarzt, der Zahlmeister, sowie die Pferdewärter mit den Reitpferden beigegeben wurden.

Ein Pferdedepot bestand aus:

1 Sekondlieutenant,
1 Zahlmeister,
1 Wachtmeister,

2 Unteroffizieren,
2 Gefreiten,
1 Kurschmied,
41 Trainsoldaten, nämlich:
1 Fahrer,
37 Pferdewärtern,
2 Offizierburschen,
1 Signalbläser,
33 Reitpferden,
26 Stangenpferden,
18 Vorderpferden,
9 Packpferden,
1 zweispännigen Registraturwagen.

Das Pferdedepot war in zwei Züge zu je zwei Beritte getheilt; jeder Zug wurde von einem Unteroffizier geführt, der zugleich auch Führer des ersten Berittes seines Zuges war, während die zweiten Beritte der Züge von Gefreiten geführt wurden.

Das übrige Personal und der Registraturwagen wurden auf die beiden Züge vertheilt.

Wenn sich die Zahl der Pferde durch Ueberweisung von den Truppen, durch Beutepferde u. s. w. über den Etat erhob, wurde das Pferdedepot in eine vermehrte Anzahl Beritte eingetheilt. In diesem Fall mußte der Führer des Pferdedepots die Ueberweisung einer erforderlichen Anzahl von Pferdewärtern, Unteroffizieren und Gefreiten und, sobald die Vermehrung zwei Beritte überstieg, die Zuweisung eines Offiziers vom Train-Bataillonskommandeur beantragen. Die Kommandirung dieser Mannschaften aus der Kavallerie erfolgte dann auf den Antrag des Train-Bataillonskommandeurs durch den kommandirenden General des Armeekorps. Je nachdem sich die Zahl der überetatsmäßigen Pferde wieder verminderte, wurde die Zurückkommandirung dieser Leute veranlaßt. Die Anweisung zur Verabreichung von Pferden aus dem Pferdedepot erfolgte unmittelbar durch die Korpsintendantur.

Die Vorschriften über die **Feldlazarethe** vom Jahre 1834 erlitten mannigfache Aenderungen. So wurden z. B. 1844 die drei schweren Korpslazarethe zu einem Hauptlazareth vereinigt.

Anfang der 50er Jahre fielen die Lazarethstäbe bei den Armeekorps fort und an ihrer Stelle wurden Feldlazareth-Kom-

missionen eingeführt. Bei jedem Armeekorps wurde nämlich zur Unterstützung des Korps-Generalarztes in der administrativen und technischen Leitung des Lazarethdienstes ein Feldlazarethdirektor ernannt, dem in Betreff des Traindienstes ein Premierlieutenant beigegeben wurde. Zu dieser Feldlazareth-Kommission gehörten außerdem:

1 Kurschmied,
3 Gefreite,
4 Trainsoldaten,
5 Reitpferde,
2 Zugpferde,
1 zweispänniger Wagen.

Durch das „Reglement über den Dienst der Krankenpflege im Felde vom 17. Mai 1863" fiel diese Feldlazareth-Kommission indeß fort und trat von nun an eine selbstständige Verwaltung der Lazarethe durch sogenannte Chefärzte ein.

Die Organisation der Feldlazarethe selbst änderte sich nur insofern, als 1854 jedem leichten Feldlazareth, an Stelle der bisherigen drei, für die Folge vier zweispännige Krankentransportwagen zugetheilt wurden. 1859 wurden die Hauptlazarethe der Armeekorps wieder in drei selbstständige Korpslazarethe aufgelöst.

Der Sanitätstrain eines Armeekorps bestand also im Jahre 1859 aus:

1 Krankenträger-Kompagnie,
3 leichten (Divisions-) Lazarethen,
3 schweren (Korps-) Lazarethen.

Die Krankenträger-Kompagnien.

Am 21. Dezember 1854 erging eine A. K.-O., welche die während des Feldzuges 1814/15 errichteten „Kompagnien zum Transport Verwundeter" in veränderter Gestalt als Krankenträger-Kompagnien wieder ins Leben rief.

Auf Grund der genannten Ordre sollte im Fall eines Krieges bei jedem Armeekorps aus vorher designirten Infanteriemannschaften des Beurlaubtenstandes eine Krankenträger-Kompagnie zu 45 Tragen errichtet werden. Der Etat einer solchen Kompagnie umfaßte:

1 Rittmeister oder Hauptmann,
3 Lieutenants,
3 Assistenzärzte,

203 Mannschaften, einschließlich:
1 Feldwebel,
16 Unteroffiziere,
16 Gefreite,
6 Hornisten,
7 Pferdewärter,
1 Fahrer;
15 Reitpferde (3 für den Kommandeur, je 2 für jeden Lieutenant und Arzt),
2 Stangenpferde,
1 Packkarren.

Die Offiziere der Krankenträger-Kompagnien gehörten zu den Landwehrtrain-Offizieren. Da indeß der Dienst bei den Krankenträger-Kompagnien ein wesentlich anderer war, als bei den Train-Kolonnen, so wurden besonders geeignete Offiziere zur Ernennung zu Landwehrtrain-Offizieren, aber mit der Bestimmung „für die Krankenträger-Kompagnie" Allerhöchsten Orts in Vorschlag gebracht. (Kr. Min. vom 8. Februar 1856.)

Jede Krankenträger-Kompagnie bestand aus 3 Abtheilungen zu je 15 Tragen in der Stärke von:
1 Offizier,
1 Assistenzarzt,
5 Unteroffizieren,
62 Gefreiten und Gemeinen, einschließlich 2 Hornisten.

Die Krankenträger-Kompagnien wurden den Train-Bataillonen der Armeekorps einverleibt und den Kommandeuren derselben unterstellt. Die Offiziere der Krankenträger-Kompagnien sollten indeß gehalten sein, den Requisitionen der Feldlazareth-Kommission und der einzelnen Mitglieder derselben unbedingt Folge zu leisten. Die Krankenträger-Kompagnien hatten ihre Aufgabe im engsten Anschluß an die leichten Feldlazarethe zu lösen.

Die Zutheilung der Kompagnien und der Abtheilungen derselben an Divisionen ꝛc. war von der Bestimmung der kommandirenden Generale der Armeekorps abhängig.

Die leichten (Divisions-) Lazarethe.

Jedes leichte Feldlazareth stand nach der Vorschrift vom 17. Mai 1863 unter der Leitung eines Oberstabsarztes, der den Titel „Chef-

arzt" führte. Die Einrichtung eines solchen Lazareths gestattete die Aufnahme von 200 Kranken.

Das ärztliche Personal bestand aus:

1 Oberstabsarzt,
4 Stabsärzten,
5 Assistenzärzten,
8 Lazarethgehülfen,
2 Apothekern,
5 Revieraufsehern und
16 militärischen Krankenwärtern.

Zum Trainpersonal gehörten:

1 Sekondlieutenant,
1 Wachtmeister,
3 Unteroffiziere,
2 Gefreite,
35 Trainsoldaten, nämlich:
16 Pferdewärter,
19 Fahrer;
7 Reitpferde,
32 Zugpferde,
2 vierspännige Medizin- und Bandagenwagen,
2 vierspännige Oekonomie-Utensilienwagen,
1 vierspänniger Kranken-Transportwagen,
4 zweispännige Kranken-Transportwagen,
1 zweispänniger Reservewagen.

Zweck der Divisionslazarethe war, den Verwundeten die erste Hülfe zu leisten und sie so lange zu pflegen, bis sie einem Korpslazareth übergeben und transportirt werden konnten. Zur Erreichung dieses Zweckes zerfiel jedes Divisionslazareth in eine fahrende Abtheilung und ein Depot. Die Transportwagen eines leichten Feldlazareths konnten 32 Verwundete gleichzeitig zurückschaffen.

Im Falle eines Gefechtes begab sich die fahrende Abtheilung mit 6 Aerzten, 4 Lazarethgehülfen und 8 Krankenwärtern in die Nähe des Schlachtfeldes, errichtete dort einen Verbandplatz und leistete den Verwundeten im Verein mit der Krankenträger-Kompagnie die erste Hülfe. Das Depot des Lazareths dagegen ließ sich in einer nahegelegenen Ortschaft oder in einem Gebäude nieder, lagerte die ihm von der fahrenden Abtheilung bezw. von den Truppen direkt zugehenden Kranken ab, vervollständigte die Verbände, nahm die nothwendigsten

Operationen vor und übergab die Verwundeten einem inzwiſchen herangekommenen ſchweren Lazareth, um ſelbſt ebenſo wie die fahrende Abtheilung den Truppen wieder folgen zu können.

Die ſchweren (Korps-) Lazarethe.

Wie ſchon oben erwähnt, traten im Jahre 1859 drei ſchwere oder Korpslazarethe an Stelle des bisherigen Hauptlazarethes eines Armeekorps.

Jedes dieſer Korpslazarethe war 1863 derartig eingerichtet, daß es ohne Zeitverluſt je nach Bedürfniß in 3 Sektionen getheilt werden und jede dieſer Sektionen ſelbſtſtändig in Thätigkeit treten konnte. Ein Korpslazareth war zur Aufnahme von 600 Kranken eingerichtet, ſollte die ihm vom leichten Feldlazareth oder der Truppe zugehenden Kranken aufnehmen und pflegen und ſich nach Kräften durch Abgabe der Kranken ins Hinterland entlaſten, um ebenfalls den Truppen möglichſt ſchnell, erforderlichenfalls unter Zurücklaſſung einer Abtheilung, folgen zu können.

Jedes Korpslazareth wurde von einem Oberſtabsarzt geleitet, dem ein zahlreiches ober- und unterärztliches Perſonal zur Verfügung ſtand.

Außer dieſem ärztlichen Perſonal gehörten zum Lazareth:

1 Sekondlieutenant,
1 Wachtmeiſter,
5 Unteroffiziere,
2 Gefreite,
40 Trainſoldaten, nämlich:
23 Fahrer,
17 Pferdewärter;
9 Reitpferde,
44 Zugpferde,
1 vierſpänniger Apothekenwagen,
1 " Bandagenwagen,
6 " Oekonomie-Utenſilienwagen,
1 " Kranken-Transportwagen,
1 zweiſpänniger Apothekenwagen,
1 " Bandagenwagen.

Erſatzabtheilung.

An Stelle eines Friedens-Train-Bataillons wurde bei Eintritt einer Mobilmachung eine Train-Erſatzabtheilung gebildet, welche

alle nur garnisondienstfähigen oder noch nicht genügend ausgebildeten Mannschaften aufnahm und für die Ausbildung von Rekruten zu sorgen hatte.

Der Train im Feldzuge von 1864.

Im Jahre 1864 sandte Preußen gegen Dänemark ein kombinirtes Armeekorps und eine kombinirte Garde-Division. Bei diesen Truppen befanden sich folgende Trains:

1. beim Armeekorps:
   das Train-Bataillon des 3. Armeekorps in nachstehender Zusammensetzung:
   Bataillonsstab,
   5 Proviantkolonnen,
   1 Feldbäckerei-Kolonne,
   1 Pferdedepot und
   1 Krankenträger-Kompagnie;
   ferner die drei schweren Korpslazarethe des 3. Armeekorps und drei leichte Feldlazarethe der 6. und 13. Infanterie-Division und der formirten Kavallerie-Division;
2. bei der kombinirten Garde-Division:
   1 leichtes Feldlazareth.

Nachdem die kombinirte Garde-Division mit den inzwischen nachgesandten Truppen am 30. April zu einem Korps vereinigt war, wurden die noch fehlenden Train-Formationen theils vom Train-Bataillon des Gardekorps — Bataillonsstab, Feldbäckerei-Kolonne, Pferdedepot, 3 Proviantkolonnen, Krankenträger-Kompagnie —, theils vom Train-Bataillon des 1. Armeekorps — 2 Proviantkolonnen — gestellt. Ferner wurden dem Korps 2 schwere Feldlazarethe, je eins vom Garde- und 7. Armeekorps überwiesen.

Ueber die mobilen Train-Bataillone äußert sich General Graf Waldersee in seinem Werk „Der Krieg gegen Dänemark im Jahre 1864" unter Bezugnahme auf das Train-Bataillon des 3. Armeekorps wie folgt:

„Das Train-Bataillon mit seinen Kolonnen und der Krankenträger-Kompagnie, obgleich eine noch nicht erprobte Einrichtung der Neuzeit, bewährte sich in den meisten Beziehungen durchaus; jedoch wäre wohl zu wünschen gewesen, daß die Mannschaften eine noch gründlichere Ausbildung als Soldaten genossen hätten. Der Mangel tüchtiger Unteroffiziere und das nicht überall an Zahl

genügende Personal erschwerten dem Kommandeur des Train-Bataillons, Major v. Mechow, seinen Dienst nicht wenig. Im Gefecht und namentlich am Sturmtage haben aber auch diejenigen Trainmannschaften, welche ins feindliche Feuer gehen mußten, mit den Truppen an Hingebung und Unerschrockenheit gewetteifert. Der Kommandeur des Train-Bataillons hätte in und nach den Gefechten eine höchst wünschenswerthe und erfolgreiche Thätigkeit entwickeln können, wenn ihm ein Korps Gensdarmen zur Aufrechterhaltung der Polizei zur Seite gestanden hätte."

„Was den Sanitätsdienst betrifft",

sagt Generalarzt Löffler,

„so war die Probe für die Kriegstüchtigkeit der Feldlazarethe am schwersten. Sie kamen mit ihrer neuen Organisation gleichsam vom grünen Tisch auf das Schlachtfeld, ohne Vorschule, weil ohne Analogie im Friedensverhältniß. Dennoch bewährten sie sich, ein Beweis für die Gesundheit der neuen Form. Die günstigen Resultate dieser Feldzugsprobe auf die Leistungsfähigkeit des Sanitätsdienstes wurden jedoch an maßgebender Stelle nicht überschätzt. Man ließ bei ihrer Würdigung die Gunst der Verhältnisse in diesem Kriege nicht unbeachtet. Es konnte nicht unerwogen bleiben, daß der Krieg dem Kriegsheilwesen andere und ungleich schwerere Aufgaben stellt, wenn er die ganze Armee statt weniger Korps in Bewegung setzt, wenn an die Stelle wohlvorbereiteter Angriffe auf feindliche Stellungen Schlachten im offenen Felde treten, welche den Vormarsch unterbrechen, ohne daß Tag und Ort lange vorausberechnet ist, und wenn in einer solchen Feldschlacht die neuen Feuerwaffen zur vollen Wirkung kommen. Zudem waren durch die Kriegspraxis manche Mängel im Detail der Organisation und Ausrüstung des Medizinal- und Lazarethwesens klar gelegt."

Als eine Folge der 1864 gemachten Erfahrungen ist auch die A. K.-O. vom 28. November 1865 zu betrachten, welche folgende Bestimmungen traf.

1. An Stelle der im Fall eines Krieges bei jedem Armeekorps zu bildenden Krankenträger-Kompagnie sollten künftig aus Infanterie-Mannschaften des Beurlaubtenstandes, welche bereits während ihrer Dienstzeit im stehenden Heere im Krankenträgerdienst Ausbildung erhalten hätten, bei jedem Armeekorps 3 Krankenträger-Kompagnien zu je 30 Tragbahren aufgestellt werden. Der Etat einer solchen Krankenträger-Kompagnie sollte betragen:

1 Premierlieutenant als Führer,
1 Sekondlieutenant,
1 Assistenzarzt,
1 Feldwebel,
12 Unteroffiziere,
120 Krankenträger,
4 Hornisten,
3 Trainsoldaten.

2. Jede dieser Kompagnien sollte mit einem der drei leichten Feldlazarethe des Armeekorps, welche die Bezeichnung: 1., 2., 3. Feldlazareth des Xten Armeekorps anzunehmen hatten, derart verbunden werden, daß Lazareth und Kompagnie ein Ganzes bildeten. Der bisher beim Divisionslazareth vorhandene Sekondlieutenant sollte in Fortfall kommen und der Führer der Krankenträger-Kompagnie zugleich Trainkommandeur des Feldlazarethes sein. Im Uebrigen sollte die Organisation der Feldlazarethe unverändert bleiben.

3. Um für den Feldbedarf die zur Formirung dieser Krankenträger-Kompagnie erforderliche Anzahl von Krankenträgern zu gewinnen, sollten von jeder Infanterie- und Jäger-Kompagnie alljährlich drei Mann des zweiten Dienstjahres während der Wintermonate zu Krankenträgern ausgebildet und im folgenden Frühjahr oder Sommer zu einer zehntägigen Uebung beim Train-Bataillon des Armeekorps eingezogen werden.

Der Train im Feldzug von 1866.

Zum Feldzug gegen Oesterreich wurde 1866 die gesammte preußische Armee mobil gemacht. Die 9 Train-Bataillone hatten Organisationsänderungen bei ihren mobilen Formationen nicht aufzuweisen. Jedes dieser Bataillone bestand wie bisher aus:

dem Stabe,
5 Proviantkolonnen,
1 Feldbäckerei-Kolonne,
1 Pferdedepot und
1 Krankenträger-Kompagnie,

ferner rechnete man dazu

3 leichte Feldlazarethe und
3 schwere Feldlazarethe.

Wie dieſe Trains ſich im Feldzuge bewährten, dürfte aus nachſtehenden Urtheilen hervorgehen.*)

„Der Verpflegungstrain hat während des ganzen Feldzuges — ſoweit nicht beſonders ſchwierige Verhältniſſe dies beeinträchtigten, wie z. B. die oft kaum paſſirbaren Kolonnenwege und Dorfſtraßen — überall und ſtets zur rechten Zeit den an ihn geſtellten Anſprüchen vollkommen genügt. Wenn nicht immer die Proviantkolonnen rechtzeitig, beſonders nach Beendigung eines größeren Gefechtes oder einer Schlacht, zur Stelle ſein konnten, ſo lag dies zumeiſt an den ſtrategiſchen und taktiſchen Operationsverhältniſſen. Mehrfach waren preußiſcherſeits Operationen nicht beabſichtigt geweſen, erſt im Laufe des Tages traten zwingende und unvorhergeſehene Umſtände ein, einen Offenſivangriff ſchleunigſt zu unternehmen, wie z. B. bei Königgrätz. Die Verhältniſſe erheiſchten dann aber einen ſchnellen Vormarſch. Die Trains und Bagagen erhielten meiſt in größeren Entfernungen eine Rückwärtsaufſtellung und konnten erſt nach Beendigung bezw. Entſcheidung des Kampfes zu den Truppenſtandorten, Biwaks ꝛc. herangezogen werden, was immerhin längere Zeit währte. So z. B. nach dem Gefecht von Münchengrätz. Dort ſtanden nach ſiegreichem Kampfe, auf einer Quadratmeile Raum, über 100 000 Mann aller Waffen. Die Dorfſchaften waren von den Einwohnern verlaſſen, die Brunnen verſchüttet und die Lebensmittel mitgenommen worden, ſo daß die Truppen an Verpflegungsgegenſtänden nur ſehr wenig an Ort und Stelle vorfanden. Der Proviantrain traf aber erſt ſpäter und nur zum Theil auf den Truppenhalteſtellen ein, wegen der meilenweiten Entfernung von letzteren und wegen der ſchlechten Wege, welche ein ſchnelleres Marſchtempo mit den ſchwerbeladenen Fahrzeugen unmöglich machten.“

Die Organiſationsänderungen, welche durch A. K.-O. vom 28. November 1865 beim Sanitätstrain angeordnet worden waren, traten 1866 noch nicht in Kraft, der Sanitätstrain rückte vielmehr in derſelben Organiſation wie zwei Jahre vorher ins Feld.**)

„Was die Feldlazarethe ſelbſt anbetrifft, ſo bewährte ſich weder die Organiſation der leichten Feldlazarethe, noch diejenige der Korpslazarethe in dem erhofften Maße. Dieſe Anſtalten waren

*) Vergl. Gr. Gen.-St., Krieg 1866.

**) Vergl. Knorr.

insgesammt zu schwerfällig, konnten den Truppen nicht schnell genug folgen und liefen in ihrer Zwietheilung häufig Gefahr, ohne Aussicht auf baldige Wiedervereinigung getrennt und dadurch in ihrer Wirksamkeit neutralisirt zu werden.

Namentlich gestattete die große Menge von Fahrzeugen nicht, ein Lazareth anderswo als höchstens an der Spitze einer Trainkolonne seinen Platz einnehmen zu lassen, wohl aber gab sie recht häufig Veranlassung, ihm denselben an der äußersten Queue anzuweisen.

Zieht man in Betracht, daß die Feldlazarethe dementsprechend auch die am weitesten rückwärts liegenden Marschquartiere zu beziehen genöthigt waren, daß sie eilige Befehle also auch am spätesten erhielten und, war dies endlich geschehen, am schnellen Vorrücken auf den von anderen Truppen und deren Anhängseln inzwischen gesperrten Straßen gehindert waren, so ist es begreiflich, daß die Möglichkeit einer schleunigen, pünktlichen Hülfsleistung durch Hindernisse und Reibungen aller Art vermindert werden mußte.

Ein nicht unerheblicher Uebelstand erwuchs ferner aus dem eigenthümlichen Dualismus der Befehlsführung bei den Feldlazarethen, vorzugsweise aber aus dem Mangel irgendwelcher dem Chefarzt zustehenden Disziplinarstrafgewalt, diese wurde vielmehr durch zum großen Theil junge, oft selbst mit der schulgerechten Handhabung dieser Befugniß nicht recht vertraute Offiziere ausgeübt, die meist dem Reserve- oder Landwehrverhältniß angehörten.

Ein ganz besonders fühlbarer Mangel war das Fehlen von Ordonnanzen, zum Zweck der gegenseitigen Benachrichtigung, Requisition von Hülfe, Befehlsvermittelung und Abstattung von Meldungen, wie jeder österreichischen Sanitäts-Kompagnie deren acht zugetheilt waren."

Der Train im Feldzug von 1870/71.

Die im Kriege 1866 gemachten Erfahrungen führten zu verschiedenen Aenderungen in der Organisation des Kriegstrains.

1. Bisher war für jede Proviant- und Feldbäckerei-Kolonne ein Assistenzarzt etatsmäßig gewesen. Der Mangel an Militärärzten hatte jedoch in den seltensten Fällen gestattet, daß diese Aerzte den Kolonnen auch wirklich zugetheilt wurden. Aus diesem Grunde verzichtete man darauf, den Kolonnen fernerhin Aerzte zuzutheilen und brachte beim Stabe eines mobilen Train-Bataillons zwei Assistenzärzte

zum Etat, welche den ärztlichen Dienst bei sämmtlichen mobilen Formationen des Train-Bataillons, ausschließlich der Krankenträger-Kompagnien, zu versehen hatten.

Der Stab eines Train-Bataillons hatte demnach 1870/71 folgende Zusammensetzung:

1 Stabsoffizier als Kommandeur,
1 Lieutenant als Adjutant,
2 Assistenzärzte,
1 Unteroffizier als Schreiber,
1 Fahrer,
5 Pferdewärter,
8 Reitpferde (3 für den Kommandeur, 2 für den Adjutanten, 2 für 2 Assistenzärzte, 1 für den Schreiber),
2 Stangenpferde,
1 zweispänniger Oekonomiewagen, zur Fortschaffung der Schriften, des Offiziergepäcks u. s. w.

2. Die Kriege 1864 und 1866 hatten gezeigt, daß die Proviantkolonnen allein nicht genügten, um die Verpflegungsbedürfnisse für die Truppen heranzuschaffen, vielmehr hatte in beiden Kriegen eine bedeutende Gestellung an Landfuhren stattfinden müssen.

Diese Fuhrparks, deren Nothwendigkeit man erkannt hatte, sollten für die Folge gleich bei der Mobilmachung mit aufgestellt werden.

Jedes Train-Bataillon sollte einen Fuhrpark von 400 Wagen erhalten. Diese Wagen wurden mit Pferden und Kutschern vom Lande ausgehoben oder ermiethet. Jeder dieser Fuhrparks zerfiel in der Regel in 5 Kolonnen zu je 80 Wagen.

Das erforderliche Train-Aufsichtspersonal bildete bei jedem Train-Bataillon eine „Trainbegleitungs-Eskadron" in nachstehender Stärke:

1 Rittmeister als Kommandeur,
5 Sekondlieutenants,
1 Zahlmeister,
1 Wachtmeister,
27 Unteroffiziere,
46 Gefreite,
30 Gemeine, } einschließlich 5 Trompeter,
1 Schuhmacher,
1 Schneider,
1 Sattler,

1 Fahrer,
7 Pferdewärter,
117 Reitpferde: für jeden Offizier 2, für den Zahlmeister, Wachtmeister, für jeden Unteroffizier, Gefreiten und Gemeinen 1 Pferd,
2 Stangenpferde,
1 zweispänniger Packwagen.

Die Trainbegleitungs-Eskadron zerfiel in den Eskadronstab und in fünf Abtheilungen, welche zur Begleitung und zur Beaufsichtigung der fünf Fuhrparkkolonnen dienten.

Der Eskadronstab bestand aus:

1 Rittmeister,
1 Zahlmeister,
1 Wachtmeister,
2 Unteroffizieren,
1 Gefreiten,
1 Fahrer,
2 Pferdewärtern,
3 Handwerkern,
9 Reitpferden,
2 Zugpferden,
1 Packwagen,

und war der 1. Abtheilung der Eskadron attachirt.

Die Zusammensetzung einer Abtheilung war folgende:

1 Sekondlieutenant,
1 Sergeant,
4 Unteroffiziere,
9 Gefreite,
6 Gemeine,
1 Pferdewärter,
21 Reitpferde (2 für den Offizier, 19 Dienstpferde).

Eine Fuhrparkkolonne zerfiel in 2 Abtheilungen von je 40 Wagen mit je 2 Zügen von 20 Wagen, bei welchen das oben angegebene Personal in nachstehender Weise verwendet wurde. Der Lieutenant führte die ganze Kolonne und gleichzeitig die 1. Abtheilung, der Sergeant die 2. Abtheilung. Die 4 Unteroffiziere waren Zugführer und hatten gleichzeitig die 5 ersten Wagen ihrer Züge; 8 Gefreite und 4 Gemeine hatten die Aufsicht über je 5 weitere Wagen. Von den zur Reserve verbleibenden 1 Gefreiten und 2 Gemeinen wurde

der Gefreite zum Schließen der Kolonne verwendet, während von den Gemeinen der eine Trompeter, der andere Ordonnanz beim Kolonnenführer war.

3. Der Sanitätstrain erhielt eine durchgreifende Umänderung.

Selbstständige Krankenträger-Kompagnien, leichte und schwere Feldlazarethe fielen fort und wurden durch Sanitätsdetachements und Feldlazarethe ersetzt. Diese Neuerungen wurden durch die „Instruktion für das Sanitätswesen der Armee im Felde" vom 29. April 1869 eingeführt. Nach dieser Instruktion bestand der Sanitätstrain eines Armeekorps, soweit derselbe hier in Betracht kommt, aus:

3 Sanitätsdetachements und
12 Feldlazarethen.

Die Sanitätsdetachements traten an die Stelle der Krankenträger-Kompagnien und der fahrenden Abtheilungen der leichten Feldlazarethe.

Jeder Division wurde ein Sanitätsdetachement zugetheilt, während das dritte zur Verfügung des kommandirenden Generals blieb.

Ein Sanitätsdetachement bestand aus:

1 Rittmeister,
1 Premierlieutenant,
1 Sekondlieutenant,
2 Stabsärzten,
5 Assistenzärzten,
1 Zahlmeister,
1 Feldapotheker,
1 Feldwebel
4 Sergeanten
8 Unteroffizieren
12 Gefreiten
124 Gemeinen
} Krankenträgern, einschl. 4 Hornisten,
2 Ober-Lazarethgehülfen,
6 Lazarethgehülfen,
8 militärischen Krankenwärtern,
1 berittenen Train-Sergeanten,
2 " " Unteroffizieren,
3 " " Gefreiten,
11 Fahrern,
12 Pferdewärtern,

19 Reitpferden,
22 Stangenpferden,
6 zweispännigen Wagen für Schwerverwundete,
2 " Sanitätswagen,
2 " Gepäckwagen.

Die Sanitätsdetachements sollten die Verwundeten auf dem Schlachtfelde selbst aufsuchen, dieselben der ärztlichen Hülfe auf den Verbandplätzen zuführen und später zu den Feldlazarethen transportiren.

Jedes Sanitätsdetachement zerfiel in eine Krankenträger-Kompagnie und in die fahrende Abtheilung.

Die Krankenträger-Kompagnie rangirte in zwei Gliedern und wurde in zwei Abtheilungen zu je 15 Krankentragen eingetheilt. Die erste Abtheilung führte der Sekondlieutenant und die zweite der Premierlieutenant.

Die Stärke jeder Abtheilung betrug:

1 Offizier,
1 Arzt,
6 Unteroffiziere,
66 Gefreite und Gemeine,
2 Hornisten.

Zu jeder Trage gehörten 4 Mann; drei Tragen unterstanden je einem Unteroffizier. Bei jeder Abtheilung versah ein Unteroffizier die Geschäfte als Quartiermacher oder Kapitän d'armes. Auf dem Marsche bildeten die Abtheilungen Sektionen wie die Infanterie.

Jeder Abtheilung wurden 1 Ober-Lazarethgehülfe, 3 Lazarethgehülfen und 4 Krankenwärter zugetheilt, die eine besondere Sektion bildeten.

Die fahrende Abtheilung unter Führung des Sergeanten wurde in 5 Beritte von zwei Wagen nebst Bespannung und Bemannung eingetheilt. Die vorhandenen 2 Unteroffiziere und 3 Gefreiten wurden als Berittführer verwendet. Die Reservefahrer, Pferdewärter und Reserve- und Offizierpferde wurden gleichmäßig auf die Beritte vertheilt.

Die 12 Feldlazarethe eines Armeekorps traten an die Stelle der früheren drei Depots der leichten Feldlazarethe und der neun Sektionen der schweren (Korps-) Lazarethe. Die Feldlazarethe sollten zur Aufnahme, Behandlung und Pflege der von den Verbandplätzen

oder direkt von den Truppen kommenden Verwundeten und Kranken dienen. Jedes Lazareth konnte 200 Kranke aufnehmen.

Ein Feldlazareth hatte nachstehenden Etat:

1 Ober-Stabsarzt als Chefarzt,
1 Stabsarzt,
3 Assistenzärzte,
3 Ober-Lazarethgehülfen,
6 Lazarethgehülfen,
1 Feldapotheker,
1 Apotheken-Handarbeiter,
1 Lazarethinspektor,
1 Rendanten,
1 Sergeanten zur Polizeiaufsicht,
1 Unteroffizier als Schreiber,
1 " als Kapitän d'armes,
12 militärische Krankenwärter,
1 Lazarethkoch,
1 Train-Wachtmeister,
1 berittenen Train-Unteroffizier,
3 " " Gefreiten,
18 Trainsoldaten { 10 Fahrer, 8 Pferdewärter,
10 Reitpferde,
20 Zugpferde,
3 vierspännige Oekonomie-Utensilienwagen,
2 zweispännige Sanitätswagen,
1 vierspännigen Beamten-Transportwagen für 6 Personen, für die Kasse und das Gepäck.

Die Organisation der Feldlazarethe gestattete eine Theilung in zwei Sektionen. Wieviel und welche Lazarethe den Divisionen zugetheilt werden sollten, wurde der Verfügung des kommandirenden Generals anheimgestellt.

Die den früheren Lazarethen beigegebenen Trainoffiziere kamen in Fortfall. Der nunmehr ganz und voll verantwortliche Chefarzt hatte in rein technisch-militärischen Dingen den Train-Wachtmeister als Beirath hinzuzuziehen.

Den etablirten Feldlazarethen wurde die Pflege der Kranken und Verwundeten nicht nur übertragen, so lange die Armee ihre Stellung

behielt, sondern auch bei einer vor- oder rückgängigen Bewegung derselben. Hieraus erwuchs ihnen die Pflicht, den Krankendienst für die in ihrer Obhut befindlichen Verwundeten so lange zu besorgen, bis eine Auf- bezw. Ablösung durch das dazu bestimmte Etappen-Lazarethpersonal erfolgte.

Ein mobiles Train-Bataillon bestand demnach 1870/71 aus:

dem Stabe,
5 Proviantkolonnen,
1 Feldbäckerei-Kolonne,
1 Pferdedepot,
3 Sanitätsdetachements und
1 Trainbegleitungs-Eskadron nebst Fuhrpark-Kolonnen.

Die Feldlazarethe gehörten zu den Administrationstrains, wurden aber stets im Zusammenhang mit dem Train-Bataillon aufgeführt.

Die Etats der Proviantkolonnen, der Feldbäckerei-Kolonnen und der Pferdedepots wichen von den beim Feldzug 1866 mitgetheilten Etats nur wenig ab, die bedeutenderen Aenderungen beim Bataillonsstabe, den Sanitätsdetachements und Lazarethen, sowie das Hinzutreten der Trainbegleitungs-Eskadron nebst Fuhrpark-Kolonnen sind oben eingehend erläutert worden. Diese Organisation des Trains bewährte sich im Feldzug gegen Frankreich durchaus. Der Verpflegungstrain genügte den Anforderungen, welche an ihn gestellt wurden, vollständig; einzelne Unregelmäßigkeiten, die vorkamen, wurden lediglich durch unvorhergesehene Ereignisse verursacht und werden sich im Felde wohl nie gänzlich vermeiden lassen. Die Hingebung, mit welcher Offiziere und Mannschaften des Trains sich ihrer schweren Aufgabe widmeten, wurde an leitender Stelle besonders hervorgehoben.*)

Ueber den Sanitätstrain entnehmen wir dem Generalstabswerk über den Feldzug gegen Frankreich 1870/71 folgende Stellen:

„In den Schlachten und Gefechten entfalteten die Sanitätsdetachements eine ebenso angestrengte wie segensreiche Thätigkeit. Naturgemäß konnte dort, wo massenhafte Verluste in kurzer Zeit eintraten, nicht überall sofort Hülfe gebracht werden, auch mußte mitunter eine Verlegung schon eingerichteter, vom feindlichen Feuer erreichter Verbandplätze stattfinden. Im Allgemeinen erfolgte das

*) Der Krieg 1870/71, herausgegeben vom Großen Generalstab. Band V.

Aufschlagen derselben jedoch genügend schnell und an richtig gewählten Punkten. In den größeren Schlachten haben einzelne Sanitätsdetachements oft über 400 Verwundete aufgenommen und verpflegt, so daß sie, ebenso wie die Truppenärzte, ihre Thätigkeit Tage lang ohne Unterbrechung fortsetzen mußten. Auch die Ueberführung der Verwundeten von den Verbandplätzen in die Lazarethe machte unter solchen Verhältnissen viel Mühe, da die eigenen Fahrzeuge der Detachements dann nicht mehr ausreichten, Vorspannwagen aber meist sehr schwer zu beschaffen waren. Weit einfacher gestaltete sich der Dienst bei den Belagerungen, da hier die Sanitätsdetachements und die Truppenärzte ihre Thätigkeit auf ständigen, in rückwärts belegenen Ortschaften und in den Laufgräben selbst eingerichteten Verbandplätzen ausüben konnten. Vor Paris wurden auch mehrfach Feldlazarethe bis nahe an die Vorposten hinangeschoben, später den meisten Belagerungs-Batterien Aerzte und Krankenträger dauernd zugetheilt.

Häufig zog man die Sanitätsdetachements auch zur Errichtung und Evakuation der Lazarethe heran. In nächster Linie hinter den Sanitätsdetachements traten die mobilen Feldlazarethe in Wirksamkeit, deren Einrichtung fast durchweg sehr schnell und zweckmäßig ausgeführt wurde. Schlösser, Kirchen und andere öffentliche Gebäude boten meistens die erwünschten Räumlichkeiten, doch mußte man sich hier und da auch mit Bauernhäusern und Scheunen begnügen."

Der Kriegstrain nach 1871.

Der deutsch-französische Krieg hatte die Organisation des Trains auf eine harte Probe gestellt. Der beste Beweis dafür, daß der Train diese Probe zur Zufriedenheit bestand, dürfte darin zu erblicken sein, daß man keine Veranlassung fand, die Organisation des Trains nach dem Kriege wesentlich zu ändern. Nur betreffs der Fuhrpark-Kolonnen trat eine Reorganisation ein. Statt der bisher bei jedem Armeekorps mobil zu machenden Trainbegleitungs-Eskadron nebst Fuhrpark-Kolonnen sollten hinfort fünf militärisch organisirte Fuhrpark-Kolonnen formirt werden. Eine derartige Kolonne hatte folgenden Etat:

1 Rittmeister als Kommandeur,
1 Sekondlieutenant,
1 Zahlmeister,

1 Wachtmeister,
4 Sergeanten,
8 Unteroffiziere,
12 Gefreite, einschließlich 2 Trompeter,
1 Roßarzt,
1 Oberschmied,
2 Schmiede,
1 Sattler,
1 Stellmacher,
1 Schuhmacher,
1 Schneider.
3 Pferdewärter,
92 Fahrer,
30 Reitpferde,
174 Stangenpferde,
2 zweispännige Packwagen,
80 zweispännige Planwagen.

Die Planwagen sollen nach wie vor sammt Pferden und Geschirren vom Lande ausgehoben bezw. durch freihändigen Ankauf beschafft werden.

Eine Fuhrpark-Kolonne zerfällt in 2 Abtheilungen zu 40 Wagen, jede Abtheilung in 5 Züge zu 8 Wagen und jeder Zug in 2 Sektionen zu 4 Wagen. Die Befehlsverhältnisse entsprechen denen einer Proviantkolonne.

Die Fuhrpark-Kolonnen sollen die Proviantkolonnen bei Erfüllung ihrer Aufgabe unterstützen und ergänzen. Sie sind bewegliche Magazine, die entweder mit solchen Gegenständen, die die Proviantkolonnen in der Regel nicht führen, z. B. mit Hafer, oder mit solchen, bei denen voraussichtlich zeitweise ein stärkerer Bedarf eintreten wird, beladen werden. Sie sind weniger geeignet, im Bewegungskriege unmittelbar bei den Truppen zu bleiben, als die Proviantkolonnen. In Zeiten des Stillstandes aber werden ihnen dieselben Aufgaben zufallen, wie jenen. Auch können Fuhrpark-Kolonnen ebenso wie Proviantkolonnen unter Umständen zum Transport Verwundeter und Kranker benutzt werden.

Weitere Mittheilungen über die jetzige Organisation des Kriegstrains verbieten sich aus naheliegenden Gründen.

Zweiter Theil.

Geſchichte der Bekleidung und Ausrüſtung des Trains der Königlich preußiſchen Armee.

1790 bis 1888.

Erſter Abſchnitt.

1740 bis 1808.

I. Trainoffiziere.

Im Jahre 1790 wurde für die Trainoffiziere eine beſondere Uniform eingeführt, „da dieſe Offiziere", wie es in den Inſtruktionen vom 6. Januar 1790 heißt, „ſchon im Frieden angeſetzt werden ſollen". Dieſe erſte Uniform war folgendermaßen beſchaffen:

§ 1. Der Rock.

Ein dunkelblauer Rock mit rothen, ſchwediſchen Aufſchlägen, rothem Kragen, rothem Unterfutter und gewölbten Knöpfen, welche beim Artillerie- und Pontontrain golden, beim Verpflegungstrain ſilbern waren. Der Rock, im Weſentlichen noch ſo beſchaffen, wie zur Zeit Friedrichs des Großen, reichte bis zum oberen Knierand, ſchloß in der Taille feſt an und war vorn, ungefähr von halber Bruſthöhe an, ſchräg weggeſchnitten, ſo daß die Weſte darunter zum Vorſchein kam. Die Schöße waren ſeitwärts, das Unterfutter nach außen, zuſammengenommen. Der Kragen — ein ſogenannter „fliegender Kragen" oder „Stehkragen" — umſchloß den Hals, fiel nach außen über und blieb vorn offen, ſo daß die weiße Halskrauſe und die ſchwarze Halsbinde ſichtbar wurden. Auf jeder Seite, in Taillenhöhe, befand ſich eine Taſche mit überfallender, geſchweifter Patte.

Die Knöpfe waren ſo vertheilt, daß auf der Bruſt 16, unterhalb jeder Taſchenpatte drei, als Taillenſchluß und auf den ſchwediſchen Aermelaufſchlägen je zwei Stück ſaßen.

Dieſer Schnitt änderte ſich 1798 dahin, daß der Kragen höher angefertigt wurde, daß der Rock etwas weniger weit über der Bruſt

weggeschnitten war, und daß sich unterhalb der jetzt geraden Taschenpatten nur je zwei Knöpfe befanden. Seit dem Jahre 1805 war der Brustausschnitt nur noch ganz gering, so daß nur ein kleiner Theil der Weste zu sehen war. Der Rock wurde zum Ueberknöpfen der Brustklappen eingerichtet. Weitere Aenderungen traten dann bis zum Jahre 1810 nicht ein.

§ 2. Unterkleider.

Weiße, bis zur Taille reichende, vorn am unteren Rande etwas ausgeschnittene Weste mit einer Knopfreihe auf der Brust. Die Knöpfe waren golden oder silbern, je nachdem der Rock goldene oder silberne Knöpfe hatte. Die Form der Weste änderte sich nur insofern, daß der Ausschnitt am unteren vorderen Rande 1798 erheblich kleiner wurde.

Weiße, eng anliegende Lederhosen, dazu hohe, schwarzlederne Stulpenstiefel mit Anschnallsporen. Beim Ausmarsch 1805 trugen alle berittenen Offiziere über den weißen Lederhosen und Stiefeln graue Ueberhosen, sogenannte Reithosen, letztere an den äußeren Seiten zum Auf- und Zuknöpfen eingerichtet und mit rothem Vorstoß versehen.

§ 3. Der Hut.

Der dreieckige Hut war von schwarzem Filz, am oberen Rande ausgebogen und mit einer Tresse besetzt, hatte auf der linken Seite eine große, schwarze Bandkokarde mit Agraffe und Knopf, sowie an beiden Enden Kordons und Quästchen. Er wurde quer getragen.

Beim Artillerie- und Pontontrain waren Tresse, Agraffe, Knopf, Kordons und Quästchen golden, beim Verpflegungstrain silbern. Die Traindirektoren beim Verpflegungstrain hatten als Auszeichnung eine breitere Huttresse als die anderen Trainoffiziere. Die Hutform änderte sich 1798, indem der obere Rand eine halbkreisförmige Rundung erhielt. Eine A. K.-O. vom 5. Oktober 1810 erlaubte den Traindirektoren, einen Federhut zu tragen, „jedoch nicht mit einer breiten, sondern mit einer schmalen Tresse".

§ 4. Sonstige Bekleidungs- und Ausrüstungsstücke.

Die Trainoffiziere trugen die silberne Offiziersschärpe bis zum Jahre 1805 dergestalt, daß die Quasten unter dem Rock vor dem

Degen herunterhingen, seit 1805 über dem Rock, so daß die Quasten hinter dem Degen zu hängen kamen.

Am Degen befand sich das silberne Infanterie-Offiziersportepee.*) Der Degen hatte eine braune, lederne Scheide. Sämmtliche Offiziere trugen einen braunen Rohrstock mit goldenem Knopf und goldener Zwinge. Die Handschuhe waren von weißem Waschleder und mit großen Stulpen versehen.

II. Traininspektoren.

Die als Kolonnenführer beim Verpflegungstrain fungirenden Inspektoren trugen im Felde seit 1790 folgende Uniform:

§ 5. Rock.

Dunkelblauer Rock, nach dem Schnitt der Offiziersröcke, dunkelblaue Aufschläge und Kragen, weiße Knöpfe, rothes Unterfutter. Die oben angegebenen Veränderungen, welche die Offiziersuniform 1798 und 1805 erlitt, fanden auf die Traininspektoren sinngemäße Anwendung.

§ 6. Unterkleider.

Weste und Beinkleider von graublauem Tuch mit weißen Knöpfen.

§ 7. Hut.

Schwarzer Filzhut mit schmaler, silberner Tresse.

§ 8. Sonstige Bekleidungs- und Ausrüstungsstücke.

Die Traininspektoren trugen am Offiziersdegen ein „zum Train gehöriges Feldzeichen, so grau und gold ist", Handschuhe und Stock, wie die Offiziere.

III. Extra-Trainbediente.

§ 9. Die Extra-Trainbedienten beim Artillerietrain durften sich selbst kleiden, jedoch nach preußisch militärischem Schnitt, also: blauer Rock mit gelben Knöpfen, gelbe oder paille Weste und Beinkleider, Hut mit goldener Tresse, Degen mit Trainfeldzeichen.

*) Das Kavallerie-Offiziersportepee wurde damals nur am Pallasch getragen.

IV. Trainbediente.

Die Wagenmeister, Schirrmeister, Reitschmiede und Handwerker trugen folgende Uniform:

§ 10. Rock.

1756 trugen sämmtliche Trainbedienten einen blauen, roth aufgeschlagenen Rock mit gelben Knöpfen. 1785 erhielten die Wagenmeister als Auszeichnung eine goldene Tresse an den Aermelaufschlägen. (Vergl. Brecht.) 1790 trat eine verschiedenartige Montirung der Trainbedienten beim Artillerie- und Pontontrain einerseits und beim Verpflegungstrain andererseits ein. Erstere behielten die blauen, roth aufgeschlagenen Röcke, während für letztere graue, weiß aufgeschlagene Röcke mit weißen Knöpfen eingeführt wurden. Die Wagenmeister beim Artillerie- und Pontontrain behielten die goldene Aermeltresse, während sie beim Verpflegungstrain eine silberne Tresse erhielten.

Die Trainbedienten beim Artillerietrain erhielten wahrscheinlich zu gleicher Zeit mit der Artillerie (1798) schwarze Kragen und schwarze Aermelaufschläge. Im Jahre 1805 hatten die Wagenmeister als Abzeichen eine Tresse um den Kragen und an den Aermelaufschlägen, die Schirrmeister dagegen nur eine Aermeltresse. (Vergl. Mente.)

1756 reichte der Rock bis zur halben Wade, wurde aber allmählich immer kürzer und reichte 1806 noch ungefähr bis an das Knie. Die Schöße waren seitwärts zusammengenommen, so daß das Unterfutter nach außen kam. Der Kragen umschloß den Hals, fiel nach außen über und ließ vorn die Halsbinde sehen. Die Aermelaufschläge waren rund und, wie der Kragen, von der Grundfarbe des Rockes. Die Knöpfe waren folgendermaßen vertheilt: auf der Brust eine Reihe zu acht Stück, an der Taille hinten zwei Stück.

Durch A. K.-O. vom 7. Juni 1806 wurde bestimmt, daß zu den Montirungen der Proviantfuhrwesen-Bedienten ebenfalls blaues Tuch, wie zu denen für die Artillerietrain-Bedienten genommen werden und erstere sich von den letzteren nur dadurch unterscheiden sollten, daß sie einen Kragen von ordinärem, hellblauem Tuch und statt gelber, weiße Knöpfe hätten.

§ 11. Unterkleider.

Bis zum Jahre 1790 war für sämmtliche Trainbedienten eine paille Weste mit gelben Knöpfen vorgeschrieben. Seit 1790 galt diese Bestimmung nur noch beim Artillerie- und Pontontrain, während beim Verpflegungstrain eine weiße Weste mit weißen Knöpfen eingeführt wurde.

Die Hosen waren von Kalbleder, eng anschließend, und wurden in bis über die Kniee reichenden schwarzledernen Stulpenstiefeln mit Anschnallsporen getragen. Nur die Handwerkermeister trugen statt der Stiefeln Stiefeletten.

§ 12. Hut.

Der schwarze Filzhut war 1756 mit einem gelben Knopf, schwarz-weißen Kordons und weißer Bandtresse versehen. 1785 erhielten die Wagen- und Schirrmeister an Stelle der Bandtressen eine goldene Huttresse. Seit 1790 war der Hut des Wagen- und Schirrmeisters beim Verpflegungstrain mit weißem Knopf und silberner Tresse versehen.

§ 13. Sonstige Bekleidungs- und Ausrüstungsstücke.

Sämmtliche Trainbedienten trugen einen kurzen Artilleriepallasch mit Gehenk und einer schwarz-weißen Unteroffiziertroddel. Weiße Handschuhe und ein Stock vollendeten die Ausrüstung.

V. Trainknechte.

§ 14. Rock.

Nach Brecht trugen 1729 sämmtliche Trainknechte und Handwerkergesellen dunkelblaue Röcke mit rothem Unterfutter und gelben Knöpfen. Wahrscheinlich 1790 wurde, als die Trainbedienten beim Verpflegungstrain die graue Montirung erhielten, für die Trainknechte bei diesen Formationen bestimmt, daß die Röcke nicht mehr von blauem, sondern von weißem Tuch mit eben solchem Unterfutter und weißen Knöpfen sein sollten. Durch A. K.-O. vom 7. Juni 1806 wurde für die letztgenannten Knechte die blaue Rockfarbe wieder eingeführt und nur die weißen Knöpfe beibehalten. Das im § 10 über den Schnitt des Rockes Gesagte gilt auch hier.

§ 15. Sonstige Bekleidungs- und Ausrüstungsstücke.

Trainknechte und Handwerkergesellen trugen lederne, eng anschließende Hosen. Die Trainknechte trugen 1729 Stulpenstiefel, 1756 schlaffe Stiefel ohne Stulpen, und 1805 wieder Stulpenstiefel mit Anschnallsporen. (Brecht und Mente.) Die Handwerkergesellen trugen Stiefeletten. Der schwarze Filzhut war seit 1729 mit einem gelben Knopf und weißen Kordons verziert, seit 1790 beim Verpflegungstrain mit weißem Knopfe. Die Trainknechte waren nicht bewaffnet.

Zweiter Abschnitt.

1808 bis 1853.

I. Trainoffiziere.

Die Instruktion vom 6. Januar 1790 stellte es den Trainoffizieren anheim, ob sie die ihnen durch diese Instruktion bestimmte Uniform im Frieden tragen oder sich in ihre bisherige Uniform kleiden wollten. Im Kriege dagegen mußten sie die vorbeschriebene Uniform stets anlegen.

Bis zum Jahre 1810 trugen demgemäß die Trainoffiziere im Frieden, wie es in einem Berichte des Kriegsministeriums vom 28. September 1810 heißt, die „uhralte" Armee-Uniform der Infanterie oder die neueren Armee-Uniformen, auch war es ihnen gestattet, die Uniformen ihrer ehemaligen Regimenter fortzutragen.

Um dieser Verschiedenheit ein Ende zu machen, erging am 10. Oktober 1810 eine A. K.-O., welche bestimmte, daß die Trainoffiziere ihre bisherige Uniform beibehalten, dieselbe aber auch im Frieden nach dem im Jahre 1810 üblichen Schnitt tragen sollten. Die Beschaffenheit dieser Uniform, sowie die Aenderungen, welche sie im Laufe der Zeit erlitt, sind aus nachstehender Darstellung ersichtlich.

1. Dienströcke 1810 bis 1853.

§ 16. Das Hauptbekleidungsstück der Trainoffiziere war bis 1849 ein Frack. Bei der Infanterie nannte man diesen Frack „Uniform", bei der Kavallerie „Leibrock". Beide unterschieden sich von einander nur dadurch, daß die „Uniform" auf der Brust zwei Reihen gewölbter, der „Leibrock" dagegen nur eine Reihe flacher

Knöpfe hatte. Die Trainoffiziere trugen den Frack bis zum Jahre 1831 nach dem Schnitt der „Uniform", von da ab nach dem Muster des „Leibrockes".

a) Uniform.

§ 17. Die A. K.-O. vom 10. Oktober 1810 bestimmte für die Trainoffiziere „dunkelblaue Uniform, rothes Unterfutter, rothe, schwedische Aufschläge, rothen Kragen, weiße erhabene Knöpfe, dunkelblaue Achselklappen."

Der Kragen war sehr hoch und vorn offen; die Aermel waren eng, der Schoßbesatz hatte die Farbe des Kragens. Am oberen Rande der Frackschöße, welche bis zwei Hände breit über die Kniekehlen reichten, waren zwei Taschenpatten von dunkelblauem Tuch. Die Uniform hatte 28 Knöpfe: auf der Brust zwei Reihen zu je 8 ($1^1/_2$ Zoll von einander entfernt), 2 auf den Schultern, 2 als Taillenschluß, je 2 als Verzierung auf jeder Taschenpatte und auf jedem Aermelaufschlag.

Die dunkelblauen Achselklappen hatten einen ponceaurothen Vorstoß und die in § 18 angegebenen Chargenabzeichen.

Diese Uniform wurde nach zwei Jahren durch eine A. K.-O. vom 23. Januar 1812 abgeändert. „Ich finde es angemessen", heißt es darin, „daß die Trainoffiziere eine Uniform tragen, welche mit der Mundirung der Trainsoldaten, denen sie vorgesetzt sind, in Absicht der Farbe, des Kragens und der Aufschläge übereinstimmt." Kragen und Aufschläge erhielten auf diese Weise die hellblaue Farbe.

Am 24. Januar 1812 wurden nachträglich auf Allerhöchsten Befehl aus gleichem Grunde ponceaurothe Achselklappen eingeführt. 1814 wurden die Kragen niedriger gemacht und vorn geschlossen.

§ 18. Vor 1808 waren die Offiziere unter einander ohne Chargenabzeichen. Eine A. K.-O. vom 23. Oktober 1808 bestimmte, daß der Rang auf den zu diesem Zweck eingeführten Achselklappen durch $1^1/_2$ Zoll breite, zweimal schwarz durchzogene Silbertressen kenntlich gemacht würde.

Die Achselklappen der Lieutenants hatten eine Tresse, vom Knopf nach der Mitte der Schulter zu gehend, die der Hauptleute und Rittmeister je eine Tresse an den beiden Längsseiten, die der Stabsoffiziere waren ringsum von Tressen eingefaßt.

Laut A. K.-O. vom 18. Juni 1812 erhielten die Lieutenants auf den beiden Längsseiten der Achselklappen die Tressen, die Hauptleute und Rittmeister außerdem noch auf der oberen Seite.

Durch A. K.-O. vom 27. August 1813 wurden für die Stabsoffiziere Epaulettes (ohne Kandillen) eingeführt. Der Schieber hatte oben und an den beiden Seiten silbernen Kettenbesatz, die Mitte war mit silbernen Schuppen belegt, das Feld war von ponceaurothem Tuch, der Halbmond silbern, Polster und Passanten waren roth, entsprechend dem rothen Vorstoß der Achselklappen. Die Epaulettenhalter hatten einen silbernen Treffenbelag.

Im Jahre 1814 wurden die Achselklappen für Offiziere ganz abgeschafft und allgemein durch Epaulettes ersetzt. Die Chargenabzeichen befanden sich auf dem Schieber, und zwar hatten die Lieutenants an beiden Längsseiten, die Hauptleute und Stabsoffiziere außerdem an der oberen Seite eine schmale silberne, zweimal schwarz durchzogene Tresse. Die Stabsoffiziere erhielten silberne Kandillen.

Eine A. K.-O. vom 27. Februar 1830 bestimmte, daß die Premierlieutenants und Oberstlieutenants einen, die Obersten zwei vergoldete Sterne in den Feldern der Epaulettes zu tragen hätten.

Durch A. K.-O. vom 10. Januar 1831 wurden hellblaue Epaulettenfelder eingeführt.

Infolge A. K.-O. vom 17. November 1832 erhielten auch die Hauptleute und Rittmeister zwei Rangsterne und sämmtliche Rangklassen den gleichen dreiseitigen Treffenbesatz am Schieber der Epaulettes.

b) Leibrock.

§ 19. Im Jahre 1831 wurde die Uniform durch den Leibrock verdrängt. Eine A. K.-O. vom 10. Januar d. Js. bestimmte darüber:

„Die Offiziere des Trains tragen lichtblaue Kragen, dergleichen offene Aufschläge und lichtblaue Epaulettes, letztere mit der Nummer des Armeekorps — bei der Garde ohne Nummer — und silbernen Halbmonden, blauen Schoßbesatz, lichtblauen Vorstoß und eine Reihe weißer flacher Knöpfe."

Der hellblaue Vorstoß faßte den Schoßbesatz und die Taschenpatten ein, ging vorn längs der Knopfreihe (rechts, vom Träger des Rockes aus gerechnet) und unten am Ausschnitt entlang. Die Knöpfe waren am Leibrock ebenso vertheilt wie an der Uniform, nur fiel eine Reihe auf der Brust fort (vergl. § 17). Der Kragen, ursprünglich vorn geschlossen, wurde laut Kabinetsschreiben vom 19. April 1844 für die Linie vorn abgerundet.

Die Trainoffiziere des Gardekorps trugen keine Litzen am Kragen oder an den Aermelaufschlägen (Kr. Min. vom 31. März 1831).

c) Waffenrock.

§ 20. Eine kriegsministerielle Verfügung vom 8. Oktober 1845 bestimmte, daß im Fall eines Krieges die Offiziere der Trainkolonnen Waffenröcke mit gelben Knöpfen, hellblauen Kragenpatten, Aufschlägen und Vorstößen, sowie Epaulettes mit vergoldeten Halbmonden und Korpsnummern tragen sollten.

Eingeführt wurden die Waffenröcke aber erst durch die A. K.-O. vom 8. Mai 1849, welche befahl, „daß forthin die Trainoffiziere im Dienst den Waffenrock tragen sollen". Der Leibrock war also nur noch Gesellschaftsrock, bis er durch A. K.-O. vom 22. Oktober 1856 gänzlich beseitigt wurde. Die Form des Waffenrockes war bereits durch A. K.-O. vom 23. Oktober 1842 für die übrigen Truppengattungen festgestellt worden. Für die Trainoffiziere war er folgendermaßen beschaffen:

Das Grundtuch war dunkelblau, vorn herunter und an den geschweiften Schoßtaschenleisten befand sich ein hellblauer Vorstoß. Die schwedischen Aufschläge waren hellblau; der dunkelblaue Kragen war vorn abgerundet und durch zwei Haken geschlossen; auf jeder Kragenseite war eine hellblaue Kragenpatte von 1/3 der Länge des Kragens. Die 20 vergoldeten, gewölbten Knöpfe vertheilten sich folgendermaßen: vorn 8 Stück in einer Reihe, je 3 auf den Schoßtaschen, je 2 auf den schwedischen Aufschlägen, je 1 auf den Schultern.

Die Epaulettenhalter waren von rothem Tuch und mit silberner Tresse, wie am Leibrock, besetzt.

Dieser Waffenrock wurde von den Trainoffizieren der Depots bis zum Jahre 1857 getragen.

2. Ueberröcke.

§ 21. Die A. K.-O. vom 10. Oktober 1810 (vergl. § 17) bestimmte nichts über die Ueberröcke der Trainoffiziere. Es wurden daher sowohl dunkelblaue, wie bei der Kavallerie, als auch dunkelgraue, wie bei der Infanterie getragen.

Die Ueberröcke — eingeführt durch A. K.-O. vom 23. Oktober 1808 — reichten bis eine Hand breit über das Knie, hatten sehr hohe offene Kragen und auf der Brust zwei Reihen von je

6 flachen Knöpfen. Die Aermel waren umgeschlagen und am oberen Rande des Umschlages mit einem Vorstoß versehen. Die Taschenleisten an den Rockschößen waren gerade und mit je 2 Knöpfen besetzt. Die Farbe des Kragens, der Vorstöße und der Knöpfe, sowie die Rangabzeichen waren wie am Leibrock bezw. an der Uniform.

Ursprünglich waren die Ueberröcke so weit, daß sie über der Uniform getragen werden konnten.

Ueber das Tragen der Ueberröcke bestimmte eine A. K.-O. vom 28. November 1808:

Im Allgemeinen soll der Offizier den Ueberrock tragen, wenn der gemeine Soldat den Mantel trägt, außerdem aber können Ueberröcke zu allen Zeiten außer dem Dienst getragen werden.

Im Jahre 1814 wurden die Kragen niedriger gemacht und vorn geschlossen, die Schöße bis an die Kniee verkürzt und der ganze Rock enger gemacht, damit er ohne die Uniform darunter getragen werden könnte. Jetzt war der Ueberrock auch zum kleinen Dienst gestattet.

Eine A. K.-O. vom 15. Dezember 1838 bestimmte, daß die Ueberröcke nur bis zum oberen Rande des Knies reichen sollten. Die Kragen sollten — auch bei der Garde — nach einer Cirkular-Verfügung des Kriegsministeriums vom 19. Juli 1843 zufolge Allerhöchster Bestimmung vorn abgerundet sein. Bis dahin waren sie auch bei der Linie vorn geschlossen.

Als 1842 die Infanterieoffiziere schwarze Ueberröcke erhielten, wurden dieselben auch allgemein von den Trainoffizieren an Stelle der grauen und blauen Röcke getragen.*) (Kr. Min. vom 5. August 1845.)

Die Ueberröcke wurden durch A. K.-O. vom 5. April 1843 abgeschafft, doch war die Auftragung ohne bestimmten Termin ge-

*) 1. Die graue Grundfarbe hatte im Laufe der Zeit vielfach geschwankt, zuletzt war sie so gut wie schwarz geworden. Die ursprüngliche Probe war auch sehr dunkelgrau.

Um dieses Schwanken in der Farbe zu vermeiden, bestimmte ein Kabinetsschreiben vom 16. Juni 1842, die Ueberröcke sollten nunmehr wirklich schwarz sein.

2. Ueber die Farbe des Brustklappenfutters sind niemals ausdrückliche Bestimmungen ergangen. Nach dem Herkommen ist es von jeher bei den Fußtruppen ponceauroth, bei den berittenen Truppen nach der Farbe des Kragens getragen worden. (Mila.)

stattet. In Wirklichkeit sind die Ueberröcke von den Offizieren nie abgelegt worden.

Infolge Einführung der Waffenröcke traten 1849 auch bei den Ueberröcken an Stelle der silbernen Knöpfe goldene.

3. Mäntel und Paletots.

§ 22. Die Trainoffiziere trugen weite Umhängemäntel — eingeführt durch A. K.-O. vom 23. Oktober 1808 — von graublau melirtem Tuch mit langen, weiten Aermeln, großem Ueberfallkragen (Pelerine) und dunkelblauem Halskragen.

Die äußere Seite des Halskragens war 1810 bis 1812 roth, seitdem hellblau.

Auf der Brust befanden sich 6 silberne gewölbte Knöpfe, welche bei der Einführung der Waffenröcke 1849 durch goldene ersetzt wurden. Der tuchene Verengerungslatz wurde hinten durch einen Knopf geschlossen.

§ 23. Im Jahre 1847 wurden Paletots von dunkelgraublau melirtem Tuch eingeführt.

Am Paletot befand sich ein kleiner Umfallkragen, welcher außen hellblau, innen dunkelblau und durch drei Haken vorn zu schließen war.

Die Schoßtaschenleisten waren geschweift und ohne Vorstoß; in jedem Vorderschoß befand sich eine Tasche, gleichfalls ohne Vorstoß.

Die gewölbten Knöpfe waren bis zum Jahre 1849 silbern, seitdem golden und wie folgt vertheilt: auf der Brust zwei Reihen zu je 6 wie beim Ueberrock, auf den Schoßtaschenleisten je 3 und 1 Knopf hinten am Verengerungslatz des Paletots.

Außerdem war noch 1 Knopf zum Schließen des Kragenlatzes. Letzterer, zum Festhalten des umgehängten Paletots bestimmt, ist hellblau mit dunkelblauem Vorstoß und Futter. Das Paletotfutter ist hellgrau.

Die Paletots wurden anfangs neben den Mänteln getragen.

Eine A. K.-O. vom 16. März 1847 bestimmte aber, daß außer Dienst zwar beliebig Mäntel oder Paletots getragen werden könnten, im Dienst aber innerhalb eines Truppentheils Gleichmäßigkeit herrschen sollte.

4. Beinkleider.

a) Diensthosen.

§ 24. Die A. K.-O. vom 10. Oktober 1810 bestimmte für die Trainoffiziere „gewöhnliche graue" Beinkleider.

Dieselben — eingeführt durch A. K.-O. vom 23. Oktober 1008 — waren aus schwarzgraumelirtem Stoff, reichten bis auf die Stiefel und waren an der Außenseite mit 18 neusilbernen, einen Zoll auseinanderstehenden Knöpfen (gemäß kriegsministerieller Probe vom 2. Juni 1810 für Infanterie mit halbrunden, für Kavallerie mit flachen) besetzt. Die überzuknöpfende Kante der Hose war mit einem ponceaurothen Vorstoß versehen.

Die Hosen hatten schwarzlederne Sprungriemen.

Ein Kabinetsbefehl vom 13. Mai 1814 bestimmte, daß die Knöpfe nicht mehr einen Zoll, sondern eine gute Handbreite von einander gesetzt werden sollten, so daß etwa 12 Stück für einen Offizier mittlerer Größe genügten.

Durch A. K.-O. vom 21. September 1815 fielen sodann die Knöpfe ganz fort, und statt ihrer wurden seitdem zweite rothe, je einen Zoll breite Tuchstreifen neben der Biese getragen.

Die A. K.-O. vom 29. März 1832 schaffte aber diese rothen Streifen für die regimentirten Offiziere wieder ab und ließ nur die Biese übrig, welche fortan etwas stärker getragen wurde.

Diese Ordre galt auch für die Traindepot-Offiziere, da dieselben gemäß kriegsministerieller Verfügung vom 30. August 1832 im Frieden wie die Landwehr als Stämme für die Trains im Kriege zu betrachten waren.

b) Galahosen.

§ 25. Die Galahosen waren ursprünglich von weißem Tuche, tanzende Offiziere trugen dazu weiße Strümpfe und Schuhe.

Eine A. K.-O. vom 7. Dezember 1829 führte statt der weißen Galahosen durchweg die Diensthosen ein.

Durch A. K.-O. vom 3. August 1843 wurden wieder weiße Kasimirhosen eingeführt, welche 1870 durch dunkelblaue Tuchhosen mit hellblauen Streifen und ebensolcher Biese ersetzt wurden (A. K.-O. vom 17. Juli 1870).

c) Sommerhosen.

§ 26. Es ist anzunehmen, daß die Trainoffiziere, der allgemeinen Regel nach, weißleinene Sommerhosen und zwar vor 1831 nach Art der Infanterie-Offiziere, nach 1831 nach Art der Kavallerie-Offiziere trugen. Genaues ließ sich aber darüber nicht feststellen.

5. Kopfbedeckung.

a) Hüte.

§ 27. Bis zum Jahre 1810 trugen die Trainoffiziere als alleinige Kopfbedeckung im Dienst den Hut, und zwar einen zweiklappigen Dreistutzer von schwarzem Seidenfilz mit silberner Agraffe, seidener Kokarde, silbernem Knopf, silbern-schwarzem Kordon an den Hutspitzen und schwarzem Federbusch.

b) Czakos.

§ 28. Zufolge A. K.-O. vom 10. Oktober 1810 mußten die Trainoffiziere fortan im Dienst den Czako tragen, außer Dienst den Hut.

Der Czako war von schwarzem Filz; ursprünglich sieben Zoll hoch, gegen 22 Zoll im Umfang; das untere Ende war mit schwarzem Leder eingefaßt, das obere mit einer silbernen Tresse besetzt; der runde Augenschirm war glatt und von schwarzem Leder, desgleichen der Kinnriemen.

Die Dekoration des Czakos bestand aus einem kreisrunden Feldzeichen (National) von schwarzem Tuche mit silbernem Rande. Unterhalb des Feldzeichens befand sich eine silberne Agraffe mit Knopf, welche eine runde Kokarde aus schwarz-weißem Bande festhielt.

Auf jeder Seite des Czakos war ein kleiner goldener heraldischer Adler angebracht, und von ihnen aus waren silberne Kettchen bogenförmig um den Czako gelegt.

Ungefähr 1812 fiel die Tresse am oberen Rande des Czakos fort; dafür wurde oben und an den Seiten ein schwarzer Lederbesatz eingeführt.

1815 trat an Stelle des runden Feldzeichens das elliptische.

1818 fielen die kleinen Adler nebst Kettchen fort und wurden gelbmetallene Schuppenketten eingeführt.

Zum Czako gehörte ein schwarzer wachsleinener Ueberzug.

Als im Jahre 1817 den nichtregimentirten Offizieren befohlen wurde, den Hut auch im Dienst zu tragen, trat auch bei den Trainoffizieren der Hut im Dienst wieder an Stelle des Czakos.

c) Helme.

§ 29. Eine kriegsministerielle Verfügung vom 8. Oktober 1845 bestimmte, daß die Offiziere der mobilen Trainkolonnen Helme mit

gelben Beschlägen, analog den kommandirten Unteroffizieren und Mannschaften, tragen sollten.

Für die Traindepot-Offiziere wurden die Helme durch A. K.-O. vom 1. Mai 1848 eingeführt.

Die Zweifel, welcher Helm für die Trainoffiziere maßgebend sei, wurden durch eine kriegsministerielle Verfügung vom 6. Oktober 1848 beseitigt, welche besagte: „Die zur Kategorie der Kavallerie-Offiziere gehörenden Trainoffiziere, welche wie diese bisher im Dienst den Hut trugen, haben den Helm der Dragoner mit Messingbeschlag anzulegen."

Die Helme — eingeführt durch A. K.-O. vom 23. Oktober 1842 — waren von schwarzem Leder, sehr hoch, mit viereckigem Augen- und abgerundetem Nacken-Schirm, ersterer mit metallener Schiene. Die gereifelte Helmspitze hatte das sogenannte Kleeblatt zur Grundlage; die konvexen Schuppenketten wurden am Helm durch zwei Rosetten befestigt. Sämmtliche Metallbeschläge waren vergoldet.

Am Helm wurde von den Trainoffizieren der sogenannte Dragoneradler getragen. Dieser Adler, von besonderer Form, hat auf der Brust keine Namensziffer und kein Band mit Inschrift.

Die preußische Kokarde von schwarzem Lackleder mit neusilbernem Ringe wurde an der rechten, die deutsche von schwarz- und rothlackirtem Leder mit vergoldetem Ring — 1848 bis 1851 — an der linken Befestigungsrosette getragen.

Die Traindepot-Offiziere trugen diesen Helm bis zum Jahre 1857.

d) Mützen.

§ 30. Die Mützen haben im Wesentlichen stets dieselbe Form gehabt; durch A. K.-O. vom 19. Januar 1822 wurde die senkrechte Höhe der Offiziermützen auf $3\frac{1}{2}$ Zoll und die Breite des oberen Spiegels auf 10 Zoll festgesetzt. Die hängenden Mützen wurden 1838 streng verboten. Die Grundfarbe der Mützen war 1808 bis 1821 dunkelgrau, seit 1821 dunkelblau; der Besatzstreifen und Vorstoß am Deckelrand waren von 1810 bis 1812 ponceauroth, seit 1812 aber hellblau. Die Mützen hatten einen schwarzledernen Augenschirm und zu Anfang des Jahrhunderts noch einen Kinnriemen und Wachstuchüberzug.

Zufolge A. K.-O. vom 23. Oktober und 8. Dezember 1842 wurde die preußische Kokarde am Besatzstreifen eingeführt, vorher wurden die Mützen ohne eine solche getragen.

Eine A. K.-O. vom 21. März 1848 bestimmte, daß die schwarz-roth-goldene Kokarde über der preußischen zu tragen sei. Diese Bestimmung wurde indeß schon im Jahre 1851 durch eine A. K.-O. vom 15. März wieder aufgehoben.

6. Schärpen.

§ 31. Die aus Silberfäden gefertigten Schärpen bestehen aus dem Bande, welches von zwei schwarzseidenen Streifen durchzogen wird, und aus zwei Quasten, welche innen mit schwarzseidenen Schnüren melirt sind. Sie werden um die Hüften getragen, so daß die Quasten an der linken Seite herunterhängen; die Gurtlänge soll gleich dem doppelten Taillenumfang sein. (A. K.-O. vom 23. Oktober 1808.)

7. Kartouchen.

§ 32. Kartouchen wurden von den Trainoffizieren zufolge einer kriegsministeriellen Verfügung vom Jahre 1817 nicht getragen.

8. Handschuhe und Halsbinde.

§ 33. Die Handschuhe waren von weißem Leder und bis zum 23. Oktober 1808 mit Stulpen versehen. Zum Ueberrock durften die Offiziere auch im Dienst Handschuhe von dunklerer Farbe tragen (A. K.-O. vom 15. Dezember 1838).

Die Halsbinde war von schwarzer Seide.

9. Seitengewehr.

§ 34. Bis zum Jahre 1810 trugen die Trainoffiziere den altpreußischen Degen in brauner Lederscheide.

In den Ergänzungen zur A. K.-O. vom 10. Oktober 1810 bestimmte das Kriegsministerium, daß die Trainoffiziere entweder Kavalleriesäbel am schwarzledernen Koppel oder Kavalleriedegen tragen sollten, jedoch sollte bei ein und demselben Depot Gleichmäßigkeit darin herrschen.

Als Kavalleriesäbel wurde bis zum Jahre 1811 ein einfacher eiserner Säbel mit glattem Bügel getragen. Durch A. K.-O. vom 29. Mai 1811 wurde als Kavallerie-Offiziersäbel der Löwenkopfsäbel mit vergoldetem Griff und vergoldeten Tragebändern an der Scheide eingeführt.

Das schwarzlederne Koppel wurde unter den Rock geschnallt.

Der Kavalleriedegen hatte eine gerade Klinge mit vergoldetem Griff, Parierstange und Blatt. Die lederne Scheide war bis 1819 braun, seitdem schwarz und unten mit einer messingenen Zwinge, oben mit einem Mundloch mit Tragehaken versehen.

Der Degen wurde unter dem Rock an einem Gürtelkoppel mit Tragetasche von schwarzem Leder getragen.

10. Sporen.

§ 35. Die Ausführungsbestimmungen des Kriegsministeriums zur A. K.-O. vom 10. Oktober 1810 bestimmten, daß die Traindepot-Offiziere Sporen tragen sollten, „da der Dienst bei den Trains im Felde zu Pferde verrichtet würde".

11. Reitzeug.

§ 36. Die Trainoffiziere benutzten schwarzlebernes Vorder- und Hinterzeug.

Zu Paraden war eine dunkelblaue Ueberlegedecke vorgeschrieben, welche einen hellblauen Besatzstreifen und Vorstoß hatte. (Ergänzungen des Kriegsministeriums zur A. K.-O. vom 10. Oktober 1810 und A. K.-O. vom 15. August 1850.)

II. Kommandirte zum Train.

Bis zum Jahre 1817 gab es keine besondere Uniform für die Kommandirten zum Train, dieselben behielten vielmehr während ihres Kommandos die Uniform ihrer Regimenter bei, eine Einrichtung, welche deshalb viele Nachtheile hatte, weil bei einer Kolonne oft Kommandirte von vier und mehr Regimentern sich befanden, von denen dann jeder besonders „abgefunden" werden mußte.

Eine einheitliche Uniformirung dieser Mannschaften war daher sehr erwünscht und wurde 1817 eingeführt.

1. Kollets bezw. Montirungen.*)

§ 37. Eine A. K.-O. vom 28. Februar 1817 bestimmte für die Kommandirten zum Train „dunkelblaues Kollet (Montirung) mit

*) Dies Kleidungsstück wurde bei der Kavallerie „Kollet" und bei der Infanterie „Montirung" genannt; die Form desselben war bei beiden Waffengattungen gleich (Mila).

karmoisinrothem Kragen, ebensolchen Aufschlägen und Schoßbesatz, dunkelblaue Achselklappen mit karmoisinrothem Vorstoß, weiße Knöpfe".

Die Leute, welche von den Garden abgegeben wurden, erhielten auf jeder Kragenseite zwei weiße Litzen mit karmoisinrothem Spiegel; die Unteroffiziere trugen als Chargenabzeichen am Kragen und an den Aufschlägen silberne Tressen, und zwar bei der Garde façonnirte, bei der Linie glatte.

Die Trompeter hatten an den Schultern karmoisinrothe, mit silbernen Tressen besetzte Schwalbennester; die Tamboure ebensolche Schwalbennester, anstatt der Tresse aber weißes Band.

§ 38. Das Kollet (Montirung) war ein frackähnliches Kleidungsstück mit kurzen Schößen, welche das Gesäß des Mannes gerade bedeckten, und hatte bei der Kavallerie*) schwedische, bei der Infanterie*) brandenburgische Aufschläge, letztere mit dunkelblauen Patten. Vorn auf der Brust waren zwei Reihen zu je 8 Knöpfen, auf jeder Schulter 1 Knopf und als Taillenschluß 2 Knöpfe; auf den schwedischen Aufschlägen je 2, auf den Patten der brandenburgischen je 3 halbrunde zinnerne Knöpfe angebracht. Der Schoßbesatz war von karmoisinrothem Tuch, bei den Kavalleristen nach der Form der Dragoner, bei den Infanteristen nach der Form des Besatzes der Fußtruppen.

§ 39. Diese Bekleidung wurde durch A. K.-O. vom 10. Januar 1831 wie folgt abgeändert: „Sämmtliche von den Truppen zum Train Kommandirte erhalten dunkelblaue Kollets mit lichtblauem Kragen, offenen Aufschlägen, Schulterklappen mit Korpsnummer, dunkelblauem Schoßbesatz und einer Reihe weißer Knöpfe. Bei der Garde zwei Litzen am Kragen und an den Aufschlägen".

Auf den Achselklappen war bei den Linien-Armeekorps die Korpsnummer in gelber Rundschnur angebracht. Die Unteroffiziere hatten am Kragen und an den Aufschlägen silberne Tressen, bei der Garde façonnirte, bei der Linie glatte.

Die Trompeter trugen hellblaue, mit silbernen Tressen besetzte, die Tamboure hellblaue mit weißem Band besetzte Schwalbennester.

---

*) Unter „Kavallerie" sind in diesem Kapitel stets die „Kommandirten von der Kavallerie", unter „Infanterie" die „Kommandirten von der Infanterie" zum Train zu verstehen.

2. Waffenröcke.

§ 40. Eine A. K.-O. vom 10. April 1844 setzte an Stelle der Kollets die Waffenröcke für die „Kommandirten zum Train".

Ueber den Schnitt der Waffenröcke vergl. § 20.

Der vom Kriegsministerium mit Allerhöchster Genehmigung aufgestellte und durch Cirkular-Erlaß vom 16. Dezember 1845 mitgetheilte Bekleidungsetat enthielt die nachstehenden näheren Bestimmungen.

Die Waffenröcke waren dunkelblau mit hellblauem Vorstoß vorn herunter und an den Taschenleisten; die Schöße waren für die Kavalleristen offen, für die Infanteristen geschlossen; die dunkelblauen Kragen hatten auf jeder Seite eine hellblaue Patte; die schwedischen Aufschläge waren hellblau; auf den hellblauen Achselklappen befand sich die Korpsnummer aus rother Plattschnur. Die Kragen waren bei der Garde geschlossen, bei der Linie abgerundet.

Bei der Garde befanden sich am Kragen und auf den Aufschlägen je zwei weiße Litzen mit hellblauen Spiegeln.

Die Unteroffiziere hatten an den Kragen und Aufschlägen goldene Litzen, bei der Garde façonnirte, bei der Linie glatte; die hellblauen Schwalbennester der Trompeter waren mit goldenen Tressen, die der Tamboure mit weißem Band besetzt.

Infolge eines Allerhöchsten Kabinetschreibens vom 1. August 1844 traten Tombakknöpfe an Stelle der bisherigen zinnernen.

Eine A. K.-O. vom 6. Januar 1846 führte als Chargenabzeichen für Sergeanten und Wachtmeister bezw. Feldwebel einen Adlerknopf auf jeder Kragenpatte ein.

Bis zum Jahre 1846 bezw. 1853 konnte man die Gefreiten äußerlich von den Gemeinen nicht unterscheiden. Die oben angeführte A. K.-O. vom 6. Januar 1846 schuf eine neue Charge „die Obergefreiten" und verlieh denselben einen kleinen Adlerknopf auf jeder Kragenpatte. Durch A. K.-O. vom 21. April 1853 wurde diese Charge indeß wieder abgeschafft und der erwähnte kleine Adlerknopf den Gefreiten verliehen.

3. Litewken.

§ 41. Neben den Kollets wurden von den Kommandirten der Kavallerie Litewken getragen.

Die Litewka war ein dunkelblauer Tuchrock, welcher über das Kollet gezogen wurde und dasselbe vollkommen bedeckte.

Die Schöße gingen fast bis zum Knie und waren hinten geschlossen. Der karmoisinrothe Kragen war vorn geschlossen und auch bei den Mannschaften der Garde ohne Litzen. Die dunkelblauen Achselklappen hatten einen karmoisinrothen Vorstoß aber keine Korpsnummer.

Die Schöße waren glatt und ohne Verzierung, an jeder Seite befand sich eine Tasche.

Die Aermel wurden in Breite der schwedischen Aufschläge durch karmoisinrothe Vorstöße eingefaßt. Die Knöpfe waren von Zinn und flach, auf der Brust befanden sich zwei Reihen zu je sechs Stück, an den Aermeln seitwärts zum Zuknöpfen je 1 Knopf, an jeder Schoßtasche und auf jeder Schulter gleichfalls je ein Knopf.

Chargenabzeichen und Schwalbennester wurden an den Litewken nicht getragen.

Eine A. K.-O. vom 24. April 1821 schaffte die Litewken wieder ab.

4. Dienstjacken.

§ 42. Durch A. K.-O. vom 3. März 1831 erhielten die zum Train kommandirten Kavalleristen neben den Kollets Dienstjacken.

Die Dienstjacken waren von dunkelblauem Tuche und hatten die Form der Kollets (vergl. § 38), nur daß bei den Gemeinen die Schöße fehlten. Die Kragen waren dunkelblau, hatten auf jeder Seite eine hellblaue Patte und bei der Garde auf jeder Patte eine weiße Litze mit hellblauem Spiegel. Die dunkelblauen Achselklappen hatten einen hellblauen Vorstoß und bei der Linie die Korpsnummer in gelbwollener Rundschnur. Die Aermel waren in der Breite schwedischer Aufschläge mit einem hellblauen Paspoil besetzt. Die Schöße an den Jacken der Unteroffiziere hatten dieselbe Form und denselben farbigen Vorstoß wie an den Kollets.

Die zinnernen Knöpfe waren halbrund, auf der Brust befand sich eine Reihe von acht Knöpfen und auf jeder Schulter ein Knopf, die Unteroffiziere hatten außerdem auf jeder Kragenpatte einen Knopf und am oberen Rand der Taille und als Schoßverzierung je zwei Knöpfe.*)

Durch A. K.-O. vom 6. April 1835 erhielten auch die Gemeinen auf jeder Kragenpatte einen Knopf und die Unteroffiziere quer über den unteren Theil der Achselklappen, ½ Zoll von der Aermelnaht entfernt, eine weiße Borte mit zwei schwarzen Streifen; die Gemeinen

*) Die Trompeter trugen an den Dienstjacken keine Schwalbennester.

der Garde erhielten außerdem noch die Schöße wie die Unteroffiziere.

Eine A. K.-O. vom 23. Oktober 1842 schaffte die Dienstjacken ab und führte dafür die Drillichjacken ein.

5. Drillichjacken.

§ 43. Die Drillichjacken — eingeführt durch A. K.-O. vom 23. Oktober 1842 — wurden so weit gemacht, daß sie über die Waffenröcke angezogen werden konnten. Sie waren ohne alle farbigen Abzeichen und hatten vorn sechs zinnerne gelochte Knöpfe in einer Reihe.

6. Mäntel.

§ 44. Die Mäntel waren von grauem Tuch und hatten hinten einen grautuchenen Verengerungslatz, welcher durch einen Knopf geschlossen wurde.

Bei der Kavallerie reichten die Mäntel bis auf die Sporen und hatten einen Reitschlitz; bei der Infanterie reichten sie bis an die obere Wade.

Die Mäntel hatten vorn eine Reihe zu sechs Knöpfen, auf jeder Schulter und am Verengerungslatz je einen Knopf. Die Knöpfe waren 1817 bis 1844 von Zinn, seit 1844 von Messing oder Tombak.

Die Achselklappen waren 1817 bis 1831 dunkelblau mit karmoisinrothem Vorstoß, 1831 bis 1832 hellblau mit gelber Korpsnummer bei den Linien-Armeekorps. Zufolge A. K.-O. vom 29. März 1832 behielt nur die Garde die hellblauen Achselklappen, während die Linie dunkelblaue Achselklappen mit hellblauem Vorstoß und gelber, seit 1844 rother, Korpsnummer erhielt.

Der Mantelkragen war wie der Montirungskragen aufgerichtet und vorn geschlossen. 1817 bis 1831 war er karmoisinroth, 1831 bis 1832 hellblau. Durch A. K.-O. vom 29. März 1832 erhielten die Gemeinen graue, die Unteroffiziere dunkelblaue Mantelkragen mit je einer hellblauen Patte auf jeder Kragenseite. Die Patte war am hinteren Theil durch einen Knopf verziert.

Durch A. K.-O. vom 6. Januar 1846 erhielten die Gefreiten einen kleinen, die Sergeanten und Feldwebel bezw. Wachtmeister einen großen Adlerknopf statt des glatten Knopfes auf den Kragenpatten.

Die Trompeter trugen Mäntel ohne Schwalbennester wie die Unteroffiziere.

7. Beinkleider.

a) Die Kavalleristen trugen:

§ 45. Lange grautuchene Reithose mit Lederbesatz und rother Biese, welche 1817 bis 1831 karmoisinroth, 1831 bis 1853 ponceauroth war. An den Hosen befanden sich lederne Sprungriemen, bestehend aus Schnalle und Strippe.

Durch A. K.-O. vom 5. April 1843 traten für die mit Waffenröcken versehenen Truppentheile an Stelle der bis dahin getragenen Latzhosen die Schlitzhosen.

Stallhosen aus grauer Leinewand ohne jede Biese.

b) Die Infanteristen trugen:

§ 46. Lange graue Tuchhosen mit einer Biese, welche 1817 bis 1831 karmoisinroth, 1831 bis 1853 ponceauroth war.

1817 bis 1831 lange weiße Stiefelettenhosen, dazu grauzwillichene Stiefeletten, an der Seite durch acht lederne Knöpfe zu schließen und mit ledernen Strippen versehen.

1831 bis 1853. Weiße Pantalonhosen ohne Vorstoß.

8. Fußbekleidung.

§ 47. Die Kavalleristen trugen lederne Halbstiefel mit eisernen Sporen, die Infanteristen lederne Schuhe.

9. Halsbinden und Handschuhe.

§ 48. Die Halsbinden waren von schwarzem Wollenstoff. Die Mannschaften hatten grautuchene, die Unteroffiziere weißlederne Handschuhe.

10. Kopfbedeckung.

a) Czako.

§ 49. Seit dem Jahre 1817 trugen die Kommandirten zum Train Czakos von schwarzem Filz, 6½ Zoll hoch und oben etwa 22½ Zoll im Umfang, mit schwarzledernem Deckel und gleichem Besatz an den Seiten und am unteren Rande, mit glattem, schwarzledernem Augenschirm.

Die Czakodekoration bestand aus dem elliptischen schwarzweißen Feldzeichen (National), dem gelbmetallenen Adler und dem Kordon.

Was die Adler auf den Czakos betrifft, so ist es fraglich, ob

die Infanteriſten den heraldiſchen Adler getragen haben. Dieſer heraldiſche Adler iſt überhaupt erſt 1842 bei Einführung der Helme bei Kopfbedeckungen angebracht worden. Die Gensdarmen haben z. B. von jeher den Grenadieradler getragen und waren außer den Garde-Infanterie-Regimentern Alexander und Franz, den Dragonern und den Kommandirten zum Train die einzigen, die am Czako einen Adler hatten.

Es iſt daher anzunehmen, daß die Kommandirten zum Train ſowohl von der Infanterie, als auch von der Kavallerie den Dragoneradler getragen haben. (Die A. K.-O. vom 28. Februar 1817 beſtimmte nur „Adler".)

Unter Kordon verſtand man ein $1^1/_2$ Zoll breites Garngeflecht — bei den Feldwebeln und Wachtmeiſtern von ſchwarz durchzogener Silberſchnur — welches quer über den Adler hing und in eine Doppelſchnur auslief, welche um den hinteren Kopftheil des Czakos geführt wurde und an der rechten Seite in Geſtalt zweier Fangſchnüre herabhing. An den Fangſchnüren waren aus Garn geflochtene Spiegel mit Quaſten, welche am zweiten Knopf der Montirung befeſtigt wurden. An der linken Seite des Czakodeckels war eine kleine, weiße Quaſte angebracht.

Bei den Unteroffizieren und Trompetern waren bis 1826 die Schnüre und das Garngeflecht ſchwarz und weiß melirt, 1826 erhielten dieſe Chargen ganz weiße Schnüre und ebenſolches Garngeflecht und behielten nur die ſchwarz und weiß melirten Spiegel und Quaſten. An den Czakos befanden ſich meſſingene konvexe Schuppenketten.

1831 trat für die Kavalleriemannſchaften der Garde noch ein weißer, langer Haarbuſch, bei den Unteroffizieren mit ſchwarzer Spitze, hinzu; für die Kavallerietrompeter der Garde war dieſer Haarbuſch roth. Für die Infanteriſten von der Garde war der Haarbuſch ſchwarz, bei den Unteroffizieren mit weißer Spitze. Zufolge A. K.-O. vom 6. Mai 1834 wurde dieſer Haarbuſch von den Kavalleriſten nur noch zum Dienſt zu Fuß angelegt.

Durch kriegsminiſterielle Verfügung vom 28. März 1839 wurde der Haarbuſch für die Kommandirten ganz beſeitigt.

Durch A. K.-O. vom 12. März 1836 wurde beſtimmt, daß die Filzczakos erſt mit ſchwarzem Tuch überzogen und dann erſt mit der Ledergarnitur beſetzt werden ſollten.

Bei den Kordons fiel für die Kavalleriſten zufolge A. K.-O.

vom 21. Februar 1836, für die Infanteriſten zufolge A. K.-O. vom 29. Juni 1836 das Garngeflecht fort; die Kordonſchnur wurde nur einmal feſt um den oberen Rand des Czakos gelegt, die Fangſchnüre wurden verkürzt und hingen mit dem unterſten Spiegel in gleicher Höhe mit der Schulter frei herunter; endlich wurde die Schnur zur Quaſte auf der linken Seite etwas verkürzt.

b) Helme.

§ 50. Zugleich mit den Waffenröcken wurden an Stelle der Czakos für die Kommandirten zum Train Helme eingeführt. Ein darauf bezügliches Kabinetsſchreiben vom 1. Auguſt 1844 beſagte: „Die Kommandirten zum Train ſollen gelbe Knöpfe und demgemäß auch gelbe Helmbeſchläge erhalten".

Der Bekleidungsetat vom 16. Dezember 1845 beſtimmte für die Kommandirten der Garde den Gardeadler mit neuſilbernem Stern, für die Kommandirten der Linien-Kavallerie den Dragoneradler, für die Kommandirten der Linien-Infanterie den heraldiſchen Adler mit F. R.

In Betreff der Form des Helmes und der Beſchläge, ſowie der Kokarden wird auf § 29 verwieſen. Die Beſchläge waren bei der Garde von Tombak, bei der Linie von Meſſing.

Die Kokarden waren bei den Mannſchaften von lackirtem Leder, bei den Portepee-Unteroffizieren wie bei den Offizieren (vergl. § 29.)

c) Mützen. (vergl. § 30.)

§ 51. Der Beſatzſtreifen und der Vorſtoß um den Deckelrand an den Feldmützen war in den Jahren 1817 bis 1831 karmoiſinroth, ſeit 1831 hellblau.

11. Seitengewehr nebſt Zubehör.

a) Infanteriſten.

§ 52. Die Mannſchaften und Unteroffiziere der Garde trugen von 1817 bis 1848 „altpreußiſche" Säbel, beſtehend aus einer gebogenen Klinge mit meſſingenem Handbügel und Stichblatt und gerippten, meſſingenem Griff; dazu eine ſchwarzlederne Scheide mit meſſingenem Knopf am unteren Ende.

Die Mannſchaften und Unteroffiziere der Linie trugen 1817 bis 1848 „neupreußiſche" Säbel, welche den „altpreußiſchen" glichen, nur fehlte am Griff das Stichblatt und an Stelle des Meſſingknopfes ſchloß eine meſſingene Zwinge die Scheide am unteren Ende.

1848 bis 1853 wurden von sämmtlichen Mannschaften und Unteroffizieren gerade Säbel ohne Stichblatt und Handbügel, sogenannte Faschinenmesser, getragen.

Zufolge einer A. K.-O. vom 18. April 1822 trugen die Feldwebel den Füsilier-Offiziersäbel.

Die Mannschaften trugen ganz weiße Säbeltroddeln, bei den Unteroffizieren waren sie schwarz und weiß melirt, und das weiße Band war zweimal schwarz durchzogen. Die Feldwebel trugen stets das silberne Offizierportepee.

1814 bis 1848 wurde der Säbel an einem schwarzledernen Gehenke über der rechten Schulter getragen; die Unteroffiziere hatten bis zum Jahre 1834 auf dem Säbelgehenk, ungefähr in der Höhe des dritten Knopfes ein kleines messingenes elliptisches Schild.

Im Jahre 1848 trat an Stelle des Säbelgehenkes der gleichfalls schwarzlederne Leibriemen mit einer Säbeltasche und Messingschloß. Letzteres war viereckig und mit einem neusilbernen runden Schild geschmückt, der eine Königskrone und die Inschrift trug: „Gott mit uns".

b) Kavallerie.

§ 53. Die Kommandirten zum Train trugen 1817 bis 1853 den Husarensäbel (gebogene Klinge mit einfachem, eisernem Handbügel und gleicher Scheide).

Die Wachtmeister trugen seit dem 18. April 1822 den Kavallerie-Offiziersäbel (vergl. § 34).

Die Mannschaften trugen einen schwarzledernen Faustriemen mit ebensolcher Quaste, die Unteroffiziere mit schwarz und weiß melirter Quaste.

Die Wachtmeister trugen das Offizierportepee.

Sämmtliche Unteroffiziere und Mannschaften trugen ein schwarzlederues Unterschnallkoppel.

12. Schußwaffen nebst Zubehör.

a) Infanteristen.

§ 54. Mannschaften und Unteroffiziere führten von 1817 bis Ende der 30er Jahre Steinschloßgewehre mit schwarzen Schäften, demnächst bis zum Jahre 1848 Gewehre mit Perkussionsschlössern und braunen Schäften und seit 1849 Zündnadelgewehre. Die Feldwebel führten seit dem 18. Juni 1822 (Einführung der Offizier-Seitengewehre für Feldwebel) keine Gewehre.

Die Patronentasche wurde 1817 bis 1848 an einem schwarzledernen Bandelier über der linken Schulter getragen, so daß sie auf dem Gesäß, unterhalb des Tornisters zu sitzen kam.

Zufolge A. K.-O. vom 28. Februar 1817 war auf dem Deckel der Patronentasche ein rundes messingenes Schild mit eingeprägtem Adler und Trophäen als Verzierung angebracht.

Die Patronentaschen der Unteroffiziere wurden Kartouchen genannt und waren kleiner als die der Mannschaften, sonst aber wie diese.

Die Feldwebel trugen seit dem 18. Juni 1822 keine Patronentaschen mehr.

Bei Einführung der Perkussionsgewehre wurde an der äußeren rechten Seite der Patronentasche eine kleine schwarzlederne Zündhütchentasche angebracht.

Das Säbelgehenk (1817 bis 1822 $1^3/_4$ Zoll breit, 1822 bis 1848 $2^1/_4$ Zoll breit) und das Patronentaschenbandelier (1817 bis 1822 2 Zoll breit, 1822 bis 1848 $2^3/_4$ Zoll breit) wurden unter den Achselklappen über die Schultern gehängt, beide kreuzten sich auf der Brust über dem dritten Knopfe.

Die Mannschaften trugen das Patronentaschenbandelier über dem Säbelgehenk, die Unteroffiziere bis zum Jahre 1834 umgekehrt (vergl. § 52).

Seit dem Jahre 1848 wurden die Patronentaschen an demselben Leibriemen, wie das Seitengewehr getragen; zuerst die alten Patronentaschen an zwei Lederschlaufen auf dem Gesäß.

Um das Jahr 1850 wurden an Stelle der großen Patronentasche zwei kleine eingeführt, welche laut A. K.-O. vom 11. April 1850 vorn am Leibriemen, zu beiden Seiten des Schlosses getragen werden sollten.

b) Kavalleristen.

§ 55. Nach der A. K.-O. vom 28. Februar 1817 war für die Kommandirten zum Train das Lederzeug „wie bei den Ulanen" vorgeschrieben.

Die Kommandirten führten in allen Chargen die Pistole.

1817 bis 1848 wurde ein schwarzledernes Bandelier mit ebensolcher Kartouche und messingenem Beschlag (Schnalle, Schieber, Halbmond), seit 1848 ein weißledernes Bandelier getragen. Auf dem Kartouchedeckel war der Pistolenladestock angebracht.

13. Gepäck.

a) Infanteristen.

§ 56. Die Tornister waren von braunem Kalbfell und hatten einen Holzeinsatz von Tannenholz, an der linken Seite befanden sich zwei Schlaufen von rauhem Kalbfell, durch welche auf Märschen der Säbel gesteckt wurde.

Die Kommandirten trugen den Tornister von 1817 bis 1848 an zwei schwarzledernen, 1 Zoll breiten Riemen über beide Schultern, beide Riemen wurden durch einen $1^3/_4$ Zoll breiten, mit einer messingenen Schnalle versehenen Brustriemen verbunden.

Bei umgehangenem Tornister mußte der obere Rand mit den Schultern abschneiden, gleichviel ob der Mantel aufgeschnallt war oder nicht. Der Brustriemen mußte dicht unter dem Kreuzungspunkte des Patronentaschenbandeliers und des Säbelgehenkes sitzen, so daß die Montirung dazwischen nicht gesehen werden konnte. Verfügung des General-Kommandos des Garde-Korps vom 19. März 1825.

Im Jahre 1848 wurden die in den Säbelgurt eingreifenden Trageriemen eingeführt, während gleichzeitig der Brustriemen fortfiel.

Die Kochgeschirre von Weißblech hatten die Gestalt einer runden Büchse mit Deckel und wurden am Tornister mittelst schwarzer Riemen festgeschnallt; sie wurden in einen grauleinenen Ueberzug gehüllt, welcher durch A. K.-O. am 23. Dezember 1852 fortfiel.

Die Brotbeutel von grauer Leinewand hatten ursprünglich einen ledernen Tragegurt, welcher aber bald durch einen leinenen ersetzt wurde.

Bis zum Jahre 1829 mußten die Brotbeutel bei jedem Vorbeimarsch vor Vorgesetzten oder bei Durchmärschen von Ortschaften zuvor weggesteckt werden.

Gemäß Verfügung des Königlichen Kriegsministeriums vom 10. Februar 1848 wurde der Brotbeutel über der linken Schulter an der rechten Hüfte, über dem Lederzeug getragen.

b) Kavalleristen.

§ 57. Die Kommandirten von der Kavallerie zum Train hatten ähnliche Kochgeschirre wie die Infanteristen. Die Kochgeschirre wurden in einem aus schwarzledernen Riemen gebildeten Korb am Sattel befestigt.

Die Mantelsäcke waren aus grauem Tuch; sie wurden durch sechs zinnerne Knöpfe verschlossen und durch Riemen am Sattel be-

festigt. Der Lederbesatz und die Befestigungsriemen waren bis 1863 von schwarzem, seitdem von braunem Leder (A. K.-O. vom 12. März 1863).

Grauleinene Futtersäcke.

14. Reitzeug.

§ 58. Die Kommandirten der Kavallerie zum Train hatten ungarische Sättel, schwarzledernes Zaumzeug, Vorderzeug mit Schlaufen für zwei schwarzlederne Pistolenhalfter und desgleichen Hinterzeug.

Die Ueberlegedecken waren dunkelblau, hatten abgerundete Ecken, 1817 bis 1831 karmoisinrothen Besatzstreifen und Vorstoß, 1831 bis 1853 dergleichen von hellblauem Tuch.

15. Musikalische Instrumente.

§ 59. Altpreußische große Trommeln, an einem Trommelbandelier, welches mit messingener Vorrichtung zum Einstecken der Trommelstöcke und bei der Garde hierüber noch mit einer messingenen Granate versehen war, über die rechte Schulter gehängt, so daß es das Säbelbandelier verdeckte und über den Tornister-Brustriemen zu liegen kam. Nur bei der Feldbäckerei etatsmäßig.

§ 60. Die Signaltrompeter des Trains (bei den Proviantkolonnen und zu Pferdedepots) führten kurze Trompeten an einem wollenen Banderoll, welches 1817 bis 1825 karmoisinroth und weiß, seit 1825 aber schwarz und weiß war.

III. Trainsoldaten der Kolonnen.

Als Hauptbekleidungsstück trugen sämmtliche Trainsoldaten bis zum Jahre 1844 die Trainjacken, seit 1844 den Waffenrock.

1. Trainjacken.

§ 61. Unter Trainjacken versteht man Tuchjacken mit Schößen, genau nach dem Schnitt der Kollets (vergl. § 38).

Nach dem Tilsiter Frieden erhielten die Trainsoldaten folgende Bekleidung: dunkelblaue Trainjacken mit ebensolchen Schößen, hellblaue Kragen, ponceaurothe Achselklappen. Die dunkelblauen Aermel waren in der Breite schwedischer Aufschläge durch einen hellblauen Paspoil abgegrenzt.

Die zinnernen Knöpfe waren halbrund und folgendermaßen vertheilt: auf der Bruſt zwei Reihen zu je acht Knöpfen, auf jeder Schulter ein Knopf zum Befeſtigen der Achſelklappen, an der unteren äußeren Seite der offenen Aermel je ein Knopf zum Schließen der Aermel, am oberen Rande der Taille zwei Knöpfe.

Durch Verfügungen des Kriegsminiſteriums vom 4. bezw. 21. September 1817 wurde beſtimmt, daß ſämmtliche Trainſoldaten, welche in der Kategorie der Unteroffiziere ſtänden, zu ihrer Trainſoldaten-Uniform die Abzeichen der Unteroffiziere, in Geſtalt ſilberner Treſſen an Kragen und Aufſchlägen, weißlederne Handſchuhe und eine ſchwarz-weiße Säbelquaſte erhalten ſollten.

Hierzu gehörten:

bei einer Feldbäckerei: Oberbäcker, Oberſchlächter und Obermaurer,
bei einer Proviantkolonne: Oberſchmiede,
bei einem Pferdedepot: Wagenmeiſter und
bei den Frieden-Traindepots: die Schirrmeiſter
(Letztere trugen dieſe Uniform ſchon ſeit 1810.)

Eine A. K.-O. vom 10. Januar 1831 brachte folgende Veränderungen: Der dunkelblaue Schoß wurde nach dem Muſter des Vorſtoßes bei der Landwehr-Infanterie hellblau paspoilirt, beim Gardekorps wurde auf jeder Kragenſeite eine weiße Litze mit hellblauem Spiegel eingeführt, die Knöpfe wurden flach und bildeten vorn nur eine Reihe zu acht Stück, die Schulterklappen wurden hellblau und erhielten bei den Linien-Armeekorps die Korpsnummer in gelber Rundſchnur.

2. Waffenröcke.

§ 62. Die Waffenröcke wurden durch A. K.-O. vom 10. April 1844 an Stelle der Trainjacken eingeführt.

Ueber Waffenröcke im Allgemeinen vergl. § 20.

Ein Kabinetsſchreiben vom 1. Auguſt 1844, bekannt gemacht durch die Cirkularverfügung des Kriegsminiſteriums vom 16. Dezember 1845 beſtimmte für die Trainſoldaten der Kolonnen: dunkelblaue Waffenröcke mit offenen Schößen, ohne farbigen Vorſtoß vorn herunter und an den Taſchenleiſten, dunkelblaue Kragen mit hellblauen Patten — bei der Garde auf jeder Patte eine weiße Litze mit hellblauem Spiegel, hellblaue Achſelklappen, bei den Linien-Armeekorps mit rother wollener Korpsnummer, und Tombakknöpfe.

3. Kamisöler.

§ 63. Unter „Kamisölern" verstand man graumelirte Tuchjacken ohne Schöße und farbige Abzeichen, vorn mit einer Reihe kleiner zinnerner Knöpfe und Aermeln, welche zum Zuschnüren eingerichtet waren.

Die Kamisöler wurden zum Stalldienst ꝛc. getragen.

Eine A. K.-O. vom 24. Juni 1821 schaffte die Kamisöler ab.

4. Stalljacken.

§ 64. Die Stalljacken wurden durch A. K.-O. vom 3. März 1831 für den Train eingeführt; sie bestanden aus grauem Tuch und hatten den Schnitt der Dienstjacken (vergl. § 42), waren aber ohne farbige Abzeichen.

Die Stalljacken wurden vorn durch zinnerne Knöpfe (zwei Reihen zu je sechs) geschlossen.

5. Drillichjacken.

§ 65. Das schon mehrfach angeführte Kabinetsschreiben vom 1. August 1844 und die kriegsministerielle Verfügung vom 10. Dezember 1845 schafften die Stalljacken ab und führten dafür die Drillichjacken ein (vergl. § 43).

6. Mäntel.

§ 66. Ueber Mäntel im allgemeinen vergl. § 44.

Die Trainsoldaten der Kolonnen trugen 1808 bis 1831 graue Mäntel mit hellblauem Kragen, ponceaurothen Achselklappen und zinnernen Knöpfen.

1831 wurden graue Mäntel mit ebensolchen Kragen und hellblauen Kragenpatten eingeführt.

Die Achselklappen waren beim Gardekorps hellblau und ohne Nummer, bei den Linien-Armeekorps zufolge A. K.-O. vom 29. März 1832 dunkelblau mit hellblauem Vorstoß und der Korpsnummer. Letztere war von 1831 bis 1844 von gelber Rundschnur, 1844 bis 1853 von rother Plattschnur.

Gleichzeitig wurde auf jeder Kragenpatte (bis 1857) ein Knopf angebracht.

Die Knöpfe waren von 1831 bis 1844 von Zinn, von 1844 ab von Messing oder Tombak.

7. Fuß- und Beinbekleidung.

a) Trainsoldaten zu Fuß.

§ 67. Von 1808 bis 1814 trugen die Trainsoldaten graue Tuchhosen, bis eine Handbreit über die Knöchel reichend, nach oben sich erweiternd, unten mit drei tuchenen Knöpfen geschlossen und mit Lederstrippen (Sprungriemen) versehen, ohne farbigen Vorstoß.

Zu diesen Hosen wurden schwarztuchene Stiefeletten (Gamaschen) und Lederschuhe getragen.

Im Jahre 1814 fielen die Stiefeletten fort, an Stelle der Schuhe traten Stiefel, und die Hosen wurden über den Stiefeln getragen; infolge dessen mußten sie unten weiter gefertigt und verlängert werden, an der äußeren Seite wurde ein durch drei zinnerne Knöpfe zu verschließender Schlitz angebracht; 1815 wurden die drei Schlitzknöpfe durch zwei Haken ersetzt, 1819 fielen auch diese fort, und die Hosen sind seitdem unten geschlossen.

Durch Allerhöchstes Kabinetsschreiben vom 1. August 1844 wurde für die Hosen der Trainsoldaten eine rothe Biese eingeführt; als Fußbekleidung sollte jeder Mann zwei Paar Schuhe oder ein Paar Stiefel erhalten.

Durch A. K.-O. vom 4. März 1852 wurden die Sprungriemen abgeschafft.

Im Sommer wurden zum Marsch auch grauleinene Pantalons mit ebensolchen Stiefeletten (sogenannte Schmutzgamaschen) getragen.

Die Schmutzgamaschen fielen zufolge A. K.-O. vom 10. Juli 1845 fort.

b) Berittene Trainsoldaten.

§ 68. Von 1808 bis 1817 trugen die berittenen oder fahrenden Trainsoldaten grautuchene Reithosen, ohne farbigen Vorstoß, vom Gesäß die ganze innere Beinlänge hinab und über dem Fußblatt mit schwarzem Lederbesatz. Diese Hosen waren an der Außenseite offen und mit zinnernen Knöpfen zum Zuknöpfen versehen; die Knöpfe (seit Dezember 1813 an jeder Naht 12 Stück) fielen durch A. K.-O. vom 21. November 1815 bis auf die untersten vier fort, die Hosen wurden an der Seite bis auf einen Schlitz am Fußende geschlossen.

Ueber die weiteren Veränderungen seit 1817 vergl. § 68.

Die rothe Biese an der Hose wurde am 1. August 1844 eingeführt.

Grauleinene Stallhosen.

Sporen wurden von den berittenen oder fahrenden Trainsoldaten nicht getragen (Verf. des Kriegsministeriums vom 25. März 1845).

8. Kopfbedeckungen.

a) Czako.

§ 69. In der Zeit von 1808 bis 1814 trugen die Trainsoldaten Czakos von schwarzem Filz, 7 Zoll hoch, 22 Zoll im oberen Umfang. Der untere Rand war mit schwarzem Leder eingefaßt, der obere Rand mit einer weißen Bandtresse besetzt.

Der abgerundete Augenschirm war von schwarzem Leder, desgleichen der $^3/_4$ Zoll breite Kinnriemen.

Das kreisrunde Feldzeichen (National), von schwarz und weißem Tuche, war vorn am oberen Czakorande genau über der Nase des Mannes angebracht. Als Dekoration befand sich unter dem Feldzeichen eine weißwollene Agraffe mit zinnernem Knopf und eine Kokarde, welche für die Bäckerei hellblau, für das Proviantfuhrwesen und die liegenden Pferdedepots dunkelblau, für das Kriegskommissariat hellroth, für die Feldkriegskasse hellgrün, für die Proviantämter zitronengelb, für die Feldlazarethe blutroth und für die Feldposten orange war.

Die Feldpostillone trugen außerdem noch blaue und orange Federbüsche.

Zum Czako gehörte ein wachsleinener Ueberzug.

Im Jahre 1814 erhielten die Czakos eine andere Form ($6^1/_2$ Zoll hoch, oben $22^1/_2$ Zoll im Umfang), einen schwarzledernen Deckel und ebensolchen Seitenbesatz. Die weiße Bandtresse am oberen Rande des Czakos fiel fort, das Feldzeichen erhielt eine elliptische Form, und die Bandagraffe wurde in eine messingene Agraffe umgeändert.

Die farbigen Kokarden waren im Feidzug von 1813, wo für die Landwehr die schwarz-weiße Nationalkokarde eingeführt wurde, in ebensolche schwarz-weißen Kokarden umgewandelt worden. Durch einen kriegsministeriellen Erlaß vom September 1816 wurde dies auch für die Zukunft genehmigt.

b) Dienstmützen.

§ 70. Durch A. K.-O. vom 10. April 1844 wurden die Dienstmützen an Stelle der Czakos für die Trainsoldaten eingeführt.

Die Dienstmützen glichen in ihrer Form den Feldmützen, nur war der Deckel größer, und es war an der Mütze ein glatter, schwarzlederner, abgerundeter Augenschirm sowie ein schwarzlederner Kinnriemen angebracht.

Die Dienstmützen waren von dunkelblauem Tuch mit hellblauen Besatzstreifen und Vorstoß, auf dem Besatzstreifen wurde die preußische Kokarde getragen.

Zur Dienstmütze gehörte noch ein schwarzer wachsleinener Ueberzug.

Feldmützen wurden für Trainsoldaten erst 1859 eingeführt.

c) **Ohrenklappen.**

§ 71. Die Ohrenklappen waren von dunkelgrau melirtem Tuch und wurden durch Bänder am Kopf befestigt.

9. Handschuhe und Halsbinde.

§ 72. Die Handschuhe waren von dunkelgrau melirtem Tuch. Schwarze Halsbinde.

10. Waffen und Zubehör.

§ 73. Die berittenen oder fahrenden Trainsoldaten trugen Kavalleriesäbel mit schwarzledernem Unterschnallkoppel und gleichem Faustriemen (A. K.-O. vom 12. April 1809).

Die Trainsoldaten zu Fuß hatten kein Seitengewehr. Als Schußwaffe führten sie den Kavalleriekarabiner und dazu kleine, schwarzlederne Patronentaschen an ebensolchen Riemen (A. K.-O. vom 12. April 1809).

11. Gepäck.

a) **Trainsoldaten zu Fuß.**

§ 74. Brotbeutel, Kochgeschirr vergl. § 56.

Die Tornister wurden für Trainsoldaten durch A. K.-O. vom 6. März 1812 eingeführt. (§ 56.)

b) **Berittene oder fahrende Trainsoldaten.**

§ 75. Brotbeutel wie bei den Trainsoldaten zu Fuß (nach der Ausrüstungsnachweisung für einen berittenen Trainsoldaten nach den bestehenden Bestimmungen 1818. Acta IV. 1. 10—1. Kr. M. Bekl. A.).

Die Mantelsäcke wurden für Trainsoldaten durch A. K.-O. vom 6. März 1812 eingeführt (vergl. § 57).

Musikalische Instrumente.

§ 76. Während des Feldzuges 1815 wurden den Feldbäckereien je 2 Trommeln, den Proviantkolonnen je 1 Trompete überwiesen.

Die Tamboure oder Trompeter mußten aus den Trainsoldaten entnommen werden; erst seit 1817 wurden Kommandirte zum Train als Spielleute zum Etat gebracht.

IV. Trainsoldaten der Truppen.

Die Trainsoldaten der Truppen waren fast ebenso bekleidet, wie die Trainsoldaten der Kolonnen.

1. Trainjacken (vergl. § 61).

§ 77. Bis zum Jahre 1813 genau wie bei den Trainsoldaten der Kolonnen.

Durch A. K.-O. vom 6. März 1813 wurde aber bestimmt, daß die Farbe des Kragens und der Achselklappen auf den Trainjacken mit denen der betreffenden Regimenter ꝛc. übereinstimmen sollte; bei den Husaren sollte sie von der Farbe der Schabrackeneinfassung sein.

Aufschläge bezw. Paspoils an den Aermeln, sowie die Form und Farbe der Knöpfe blieben unverändert.

Bezüglich der Knöpfe ist ein Spezialfall zu verzeichnen. Beim mobilen Armeekorps in Frankreich 1817 trugen die Trainsoldaten der Artillerie gelbe Knöpfe anstatt, wie vorgeschrieben war, weiße. Die Allerhöchste Genehmigung wurde hierzu nachträglich, als zu einem Spezialfall, ertheilt.

Die A. K.-O. vom 10. Januar 1831 führte die im § 61 näher beschriebenen Trainjacken auch für die Trainsoldaten der Truppen ein, jedoch mit nachstehenden Abweichungen:

a) Die Rockschöße hatten keine hellblauen Vorstöße.

b) Auf den dunkelblauen Achselklappen befand sich von wollener Rundschnur ein Zeichen des Truppentheils, wie folgt:

beim 1. Garde-Regiment: . .	1	in gelber Schnur
" 2. " " . .	2	
" Kaiser Alexander-Regiment:	Kaiserliche Namenszug	
" " Franz "	desgl.	
" Garde-Jäger-Bataillon . .	J.	
" " Schützen- " . .	S.	
" Regiment Garde du Corps	G. d. C.	
" Garde-Kürassier-Regiment .	C.	
" " Dragoner- " .	D.	

beim Garde-Husaren-Regiment	H.	in gelber Schnur
" 1. " Ulanen- "	1 U.	
" 2. " . " "	2 U.	
bei der Garde-Artillerie-Brigade	A.	
" " " Pionier-Abtheilung	P.	
" den 4 Garde-Landwehr-Regimentern	1—4	in lichtblauer Schnur
" " Infanterie-Regimentern 1—40	1—40	" gelber "
" " Jäger-Abtheilungen	1—4J	" " "
" " Schützen- "	1—4S	" " "
" " Küraſſier-Regimentern . . .	1—8C	" " "

Das 6. Küraſſier-Regiment aber mit dem Kaiſerlichen Namenszug.

bei den Dragoner-Regimentern . . .	1—4D	in gelber Schnur,
" " Huſaren- " . . .	1—12H	" " "
" " Ulanen- " . . .	1—8U	" " "
" " Artillerie-Brigaden	1—8A	" " "
" " Pionier-Abtheilungen . . .	1—8P	" " "
" " Landwehr-Infanterie-Regimentern	1—40	" lichtblauer "
" " " Kavallerie- "		Die Nummer und C in lichtblauer Schnur.

Die Trainſoldaten bei der Garde trugen auf jeder Kragenſeite eine weiße Litze mit hellblauem Spiegel.

2. Waffenröcke (vergl. § 20).

§ 78. Die Waffenröcke wurden für den Train der Truppen durch A. K.-O vom 10. April 1844 eingeführt, damit ſeine Bekleidung ſich mit der der Truppen möglichſt in Uebereinſtimmung befinde.

Die Waffenröcke waren für die Trainſoldaten aller Truppen dunkelblau, ausgenommen bei den Jägern und Schützen, wo ſie grün, bei den Dragonern, wo ſie Dragonerblaue, und bei ſchwarzen und grünen Huſaren, wo ſie ſchwarze bezw. grüne Grundfarbe hatten.

Der Vorſtoß vorn herunter und an den Schoßtaſchenleiſten fehlte, die Schöße waren offen.

Die Kragenpatten waren wie bei den Truppen, nur mit folgenden Abweichungen:

a) bei den 6. Küraſſieren waren ſie ponceauroth;

b) bei den Huſaren waren ſie von der Farbe der Schabracken-einfaſſung, bei den 5. Huſaren aber krapproth, mit weißer

oder gelber Schnur, je nach dem Schoitasch des Regiments eingefaßt;

c) bei den Schützen, der Artillerie und den Pionieren hatten sie einen rothen Vorstoß ringsherum;

d) bei der Garde hatten sie eine Litze (weiß oder gelb, wie das Regiment ꝛc.) auf jeder Patte.

Die Aufschläge waren von der Grundfarbe des Waffenrockes, rund mit Vorstoß, von der Farbe der Kragenpatten. Bei den Ulanen, Husaren und der Landwehr-Kavallerie waren sie nach ungarischem Schnitt; bei der Artillerie, den Pionieren und Schützen war der Vorstoß roth.

Die Achselklappen waren wie beim Truppentheil mit der Nummer bezw. mit dem Namenszuge; bei der Landwehr mit einem „L" und der Nummer; bei den Ulanen von der Farbe der Epaulettesfelder, bei den Husaren von der Farbe des Pelzes, wo aber Achselklappen und Rock von gleicher Farbe waren, erhielten die ersteren einen Vorstoß von der Farbe des Schoitasch des Regiments.

Die Knöpfe waren weiß oder gelb, wie beim Truppentheil. Um eine noch größere Uebereinstimmung in der Bekleidung der Trainsoldaten aus den disponibeln Bekleidungsständen der Truppen zu erleichtern, bestimmte eine A. K.-O. vom 14. August 1852: „daß die Trainsoldaten der Truppen die Uniform der Gemeinen des betreffenden Truppentheils, bei den Husaren-Regimentern (ausschl. Landwehr) den Dolman des betreffenden Regiments tragen sollten".

3. Kamisöler (vergl. § 63)
4. Stalljacken (vergl. § 64)
5. Drillichjacken (vergl. § 65)

} wie bei den Trainsoldaten der Kolonnen.

6. Mäntel (vergl. § 66).

§ 79. Die Mäntel wichen von denen der Trainsoldaten der Kolonnen wie folgt ab:

Durch A. K.-O. vom 6. März 1813 wurde bestimmt, daß die Farbe des Kragens und der Achselklappen mit der der Truppentheile übereinstimmen sollte, bei den Husaren mit der Farbe der Schabracken-einfassung.

Die A. K.-O. vom 10. Januar 1831 bestimmte für die Mäntel ebensolche Achselklappen wie für die Trainjacken (vergl. § 66).

Durch A. K.-O. vom 10. April 1844 wurden die Mäntel der Truppentheile für die Trainsoldaten der Truppen eingeführt, für die

Husaren jedoch mit den für die Waffenröcke vorgeschriebenen Abzeichen (Kragenpatten, Achselklappen; vergl. § 78).

Auf Grund der A. K.-O. vom 14. August 1852 endlich wurden auch für die Trainsoldaten der Husaren die Mäntel der betreffenden Regimenter etatsmäßig.

7. Bein- und Fußbekleidung (vergl. §§ 67, 68).

8. Kopfbedeckungen.

§ 80. Bis zum Jahre 1844 trugen die Trainsoldaten der Truppen und Kolonnen gleiche Kopfbedeckungen (vergl. §§ 69 bis 71). Die A. K.-O. vom 10. April 1844 führte an Stelle der Czakos die Feldmützen der Truppen für die Trainsoldaten derselben ein.

Diese Feldmützen wurden gemäß A. K.-O. vom 14. August 1852, mit Schirm, Kinnriemen und Wachsleinwand-Ueberzug versehen, als Dienstmützen etatsmäßig.

9. Handschuhe und Halsbinde (vergl. § 72).

10. Bewaffnung.

§ 81. Die Trainsoldaten der Truppen wurden von diesen aus den vorhandenen Beständen bewaffnet. Bestimmte Waffen waren nicht vorgeschrieben, im Allgemeinen gilt das von den Trainsoldaten der Kolonnen Gesagte (vergl. § 73).

11. Gepäck (vergl. §§ 74, 75).

V. Trainsoldaten der nichtregimentirten Offiziere und Beamten.

Die Trainsoldaten der nichtregimentirten Offiziere und Beamten waren bis zum Jahre 1852 genau so bekleidet und ausgerüstet, wie die Trainsoldaten der Kolonnen (vergl. §§ 61 bis 76).

VI. Trainhandwerker.

§ 82. Im Allgemeinen waren die Trainhandwerker wie die Trainsoldaten der Kolonnen bekleidet (vergl. §§ 61 bis 76). Die Abweichungen sind folgende:

1. Die Ober-Handwerker trugen als Auszeichnung am Kragen, nicht aber an den Aermelaufschlägen, eine Unteroffiziertresse,

welche an den Trainjacken silbern, an den Waffenröcken golden, bei der Garde façonnirt, bei der Linie glatt war.

2. Die Ober-Handwerker trugen die schwarz-weiße Säbeltroddel der Unteroffiziere; sie waren mit Seitengewehr und Feuerwaffe ausgerüstet, während die Handwerker nur Feuerwaffen hatten.
3. Die Handwerker erhielten durch Allerhöchstes Kabinetsschreiben vom 1. August 1844 Helme, wie die Kommandirten zum Train (vergl. § 50).
4. Eine Verfügung des Kriegsministeriums vom 6. Januar 1849 bestimmte, daß die Handwerker zu den neuen Tornistern auch Leibriemen erhielten, wenngleich sie auch keine Seitengewehre trugen. An diesen Leibriemen wurde die Patronentasche gehängt.

VII. Kompagnien zum Transport Verwundeter.

Durch A. K.-O. vom 9. Mai 1814 wurde für diese Kompagnien nachstehender Anzug festgesetzt:

§ 83. Litewka (vergl. § 41).

Dunkelgraue Litewka mit dunkelblauem Kragen und ebensolchen Achselklappen. Gelbe Knöpfe.

Mantel (vergl. § 44).

Gewöhnlicher Infanteriemantel mit dunkelblauem Kragen (also ohne Achselklappen). Gelbe Knöpfe.

Beinbekleidung.

Infanteriebeinkleider von grauem Tuch, über die Stiefeletten zu tragen. Gewöhnliche Socken und Schuhe.

Kopfbedeckung.

Graue Schirmmütze mit dunkelblauer Einfassung und wachsleinenem Ueberzug.

Handschuhe, Halsbinde und kleine Montirungsstücke wie bei der Infanterie.

Tornister mit schwarzem Riemenzeug.

Schwarzes Schultergehenk mit altpreußischem Säbel.

Dritter Abschnitt.

1853 bis 1888.

I. Landwehr-Trainoffiziere.

1. Waffenrock.

§ 84. Von 1853 bis 1857 trugen die Landwehr-Trainoffiziere den in § 20 beschriebenen Waffenrock der Train-Depot-Offiziere doch mit der Abweichung, daß der hellblaue Vorstoß vorn herunter fehlte (A. K.-O. vom 21. April 1853), und daß die Aermelaufschläge dunkelblau mit hellblauem Vorstoß waren, wie bei den Stammmannschaften der Trainstämme (Kriegsministerium 1. August 1856).

Seit dem Jahre 1857 trugen die Landwehr-Trainoffiziere dieselben Waffenröcke wie die Linien-Trainoffiziere (A. K.-O. 4. Juni) vergl. § 90.

2. Kopfbedeckung.

§ 85. Die Helme der Landwehr-Trainoffiziere glichen den in § 29 beschriebenen Helmen bis auf den Adler:

sämmtliche Landwehr-Trainoffiziere (auch bei der Garde) trugen den vergoldeten heraldischen Adler mit silbernem Landwehrkreuz auf der Brust (A. K.-O. 21. April 1853).

Zufolge A. K.-O. vom 4. Juni 1857 hatten die Landwehr-Trainoffiziere der Garde den Helm mit vergoldetem Gardeadler und vergoldetem Gardestern mit aufgelegtem silbernen Landwehrkreuz zu tragen.

Durch A. K.-O. vom 6. April 1869 trat an Stelle des vergoldeten Gardesterns mit silbernem Kreuz ein silberner Gardestern mit vergoldetem Kreuz.

Die nachstehenden Bestimmungen über Einführung der Haarbüsche, Aenderung der Helmbeschläge und der Helmform gelten auch für die Landwehr-Trainoffiziere (vergl. § 108).

Eine kriegsministerielle Verfügung vom 14. August 1857 bestimmte die Anbringung des Landwehrkreuzes in den Kokarden der Mützen der Landwehr-Trainoffiziere.

3. Kartouche und Bandelier.

§ 86. Die Landwehr-Trainoffiziere trugen die Kartouche von schwarzem Lackleder an einem weißlackledernen Bandelier mit vergoldeten Beschlägen (Schnalle, Schieber, Halbmond). (Verf. des Kriegs-Min. vom 6. Mai 1854.)

Die Verzierung auf dem Kartouchedeckel war wie bei den Landwehr-Dragoneroffizieren (Kriegs-Min. vom 11. August 1854), daß heißt bei der Garde ein goldener Gardestern mit aufgelegtem, silbernem Landwehrkreuz; bei der Linie aber der vergoldete Königliche Namenszug F. W. R. mit der Krone darüber.

Durch A. K.-O. vom 6. April 1869 trat bei den Garde-Landwehr-Trainoffizieren an Stelle des goldenen Sternes mit silbernem Kreuz ein silberner Stern mit aufgelegtem, goldenem Kreuz.

Im Jahre 1868 wurden die weißlackirten Bandeliere durch goldene Tressenbandeliere mit dunkelblauem Tuchfutter ersetzt.

4. Seitengewehr und Zubehör.

§ 87. Die Landwehr-Trainoffiziere trugen den Löwenkopfsäbel — Kavallerie-Offiziersäbel — (vergl. § 34) an einem schmalen ledernen Koppel mit vergoldeten Löwenkopf-Stößelschnallen und silbernem Kavallerieportepee am schwarzledernen Riemen. Das Koppel sollte nach einer Verfügung des Kriegs-Min. vom 20. Juni 1854 von schwarzem Leder sein.

Ueber die weiteren Veränderungen vergl. § 117.

5. Reitzeug.

§ 88. Für die Landwehr-Trainoffiziere war das Reitzeug der Landwehr-Dragoneroffiziere (von schwarzem Leder) vorgeschrieben (Kriegs-Min. vom 11. August 1854).

Zufolge kriegsministerieller Verfügung vom 13. Mai 1855 galt das Reitzeug der Kavallerie von braunem Leder — eingeführt durch

A. K.-O. vom 11. Januar 1855 — auch für die Landwehr-Trainoffiziere.

Eine A. K.-O. vom 7. März 1875 endlich bestimmte: „Die Offiziere des Trains nehmen das für die Dragoner vorgeschriebene Zaumzeug (von braunem Leder mit versilberten Beschlägen) in Gebrauch."

Die Ueberlegedecken der Sättel waren von dunkelblauem Tuch mit abgerundeten Ecken und hellblauem Besatz; bei den Garde-Landwehr-Trainoffizieren waren die 4 Ecken durch Sterne, ähnlich denen an den Kartouchedeckeln (vergl. § 86), verziert.

6. Sonstige Stücke.

Sämmtliche übrigen Uniform- und Ausrüstungsstücke waren wie bei den Linien-Trainoffizieren (siehe unten).

II. Trainstämme bezw. Bataillone.

§ 89. Die Trainkommandeure standen bis 1860 à la suite eines Artillerie-Regiments, dessen Uniform sie also trugen. Durch A. K.-O. vom 29. Juni 1860 wurde bestimmt, daß die Train-Bataillonskommandeure fortan nicht mehr à la suite der betreffenden Artillerie-Regimenter zu führen wären, und daß dieselben demnach auch die Uniform der Train-Bataillone anzulegen hätten.

1. Waffenrock.

A. Offiziere.*)

§ 90. Bis zum Jahre 1857 trugen die Trainoffiziere — welche bei den Traindepots angestellt waren und seit 1856 zu den Trainstämmen gehörten — den in § 20 beschriebenen Waffenrock.

Durch A. K.-O. vom 4. Juni 1857 erhielten diese Offiziere den bisherigen Waffenrock der Landwehr-Trainoffiziere (vergl. § 84), jedoch mit der Abänderung, daß

der Waffenrock vorn herunter einen hellblauen Vorstoß erhielt, bei der Garde auf den Kragenpatten und den Aermelaufschlägen je 2 goldene Litzen mit hellblauen Spiegeln eingeführt wurden.

*) Eine Verf. d. Kr.-Min. vom 20. September 1860 bestimmte: Offiziere und Schreiber der Traininspektion tragen die Uniform des Garde-Train-Bataillons.

Diese Waffenröcke wurden seit der Neuorganisation von 1860 von sämmtlichen aktiven Offizieren der Train-Bataillone getragen.

1866 wurden durch A. K.-O. vom 17. November die dunkelblauen Aermelaufschläge in hellblaue umgewandelt, 1867 zufolge A. K.-O. vom 25. April fielen die Kragenpatten fort, und es wurden durchweg hellblaue Kragen eingeführt.

§ 91. Eine A. K.-O. vom 7. Juni 1866 bestimmte, daß die Offiziere beim Eintritt einer Mobilmachung statt der Epaulettes für gewöhnlich ein anderes Gradabzeichen, die Achselstücke, auf beiden Schultern, tragen sollten. Beim Train bestanden die Achselstücke für Stabsoffiziere aus einem silbernen, schwarzdurchzogenen Flechtwerk mit hellblauem Futter, für Rittmeister, Hauptleute und Subalternoffiziere aus einer silbernen, mit 2 schwarzen Streifen versehenen etwa 3 cm breiten Tresse mit hellblauem Vorstoß und Futter. Auf den Achselstücken wurden die Gradsterne und dazu bei den Linienbataillonen die Nummern von vergoldetem Metall getragen, und zwar etwas kleiner als bei den Epauletten. Die Passanten wurden unter den Achselstücken getragen.

Durch A. K.-O. vom 17. Oktober 1866 wurde bestimmt, daß nach erfolgter Demobilmachung der Armee die Feldachselstücke im Allgemeinen abzulegen und die Epaulettes wieder anzulegen seien. Jedoch wurde gestattet, daß die Achselstücke für den Ueberrock beibehalten, auch beim kleinen Dienst im Innern der Truppentheile getragen werden dürften. Bei allen Felddienstübungen aber sollten dieselben angelegt werden. Zum Paradeanzug, zum Gesellschaftsanzug, zu Meldungen bei allen Vorgesetzten, bei allen Truppenbesichtigungen durch Vorgesetzte sollten Epaulettes getragen werden. Dieser Befehl galt auch für alle nicht mobil gewesenen Offiziere, also auch für die Depotoffiziere.

§ 92. Auf Allerhöchsten Befehl vom 17. März 1888 wurden Epaulettes während der Zeit der Trauer um Seine Majestät Kaiser Wilhelm I. nicht angelegt. Eine A. K.-O. vom 12. April 1888 dehnte diesen Befehl bis auf Weiteres aus. Durch A. K.-O. vom 12. Juli 1888 wurde befohlen:

1. Mit dem Aufhören der Armeetrauer für Seine Majestät Kaiser Friedrich werden Epaulettes wieder angelegt. Dieselben sind indeß von den Offizieren aller Grade fortan nur zu tragen zur Gala, zum Paradeanzug und in der bisher üblichen Weise zum Gesellschaftsanzug.

2. Die Epaulettenhalter sind demgemäß von den Ueberröcken zu entfernen, nur die inaktiven Offiziere tragen sie mit den vorgeschriebenen Abzeichen weiter.
3. An Stelle der durch A. K.-O. vom 7. Juni 1866 für Hauptleute, Rittmeister und Subalternoffiziere eingeführten Achselstücke sind fortan bei Neubeschaffungen neue Proben maßgebend.

Die neuen Achselstücke bestehen aus 4 neben einander liegenden platten Silberschnüren, welche mit schwarzer Seide durchzogen sind. Das Unterfutter ist dasselbe wie an den alten Achselstücken.

B. Mannschaften.

§ 93. Eine A. K.-O. vom 26. Juni 1854 bestimmte, daß die Mannschaften der Trainstämme dunkelblaue Waffenröcke mit ebensolchen Kragen und hellblauen Kragenpatten, mit hellblauen Vorstößen an den Schoßtaschenleisten, mit dunkelblauen hellblau paspoilirten schwedischen Aermelaufschlägen, mit Tombaknöpfen aber ohne hellblauen Vorstoß vorn herunter tragen sollten. Die Mannschaften beim Gardekorps hatten auf jeder Kragenpatte bezw. auf jedem Aermelaufschlag 2 weiße Litzen mit hellblauem Spiegel.

Durch A. K.-O. vom 4. Juni 1857 wurde der hellblaue Vorstoß vorn herunter, durch A. K.-O. vom 17. November 1866 die hellblauen Aermelaufschläge und durch A. K.-O. vom 25. April 1867 die durchweg hellblauen Kragen eingeführt.

C. Gefreite.

§ 94. Die Gefreiten hatten als Auszeichnung auf jeder Kragenpatte einen kleinen Tombak-Adlerknopf.

D. Unteroffiziere.

§ 95. Die Unteroffiziere trugen goldene Litzen am Kragen und an den Aermelaufschlägen, bei der Garde façonnirt, bei der Linie glatt. Bei der Garde tragen die Unteroffiziere seit 30. April 1868 auf jeder Kragenseite nur 1 Litze, vorher hatten sie 2 Litzen wie die Mannschaften, nur etwas schmäler.

Die Sergeanten und Wachtmeister hatten außerdem noch auf jeder Kragenpatte einen großen Adlerknopf.

E. Trompeter.

§ 96. Die Trompeter (Gemeine oder Gefreite) hatten zufolge Kr. Min. Verf. vom 20. September 1860 hellblaue Schwalbennester,

bei der Garde mit weißleinenen Borten und Franzen, bei der Linie mit weißwollenen Borten. Durch Verf. d. Kr. Min. vom 22. Juni 1867 erhielten die Trompeter des Trains Schwalbennester wie bei der Kavallerie d. h. mit schrägem Besatz, jedoch nicht mit Tressen, sondern mit weißen Borten, bei der Garde unter gleichzeitigem Fortfall der Franzen.

Nach dem Bekleidungsetat vom 1. Januar 1875 werden die Schwalbennester bei den Trompetern des Trains (Unteroffizieren) mit goldenen Tressen, bei der Garde façonnirt, bei der Linie glatt, besetzt.

F. Kapitulanten.

§ 97. Kapitulanten tragen als Auszeichnung eine schmale weißwollene, zweimal schwarz durchzogene Borte am unteren Ende der Achselklappen.

G. Einjährig-Freiwillige.

§ 98. Einjährig-Freiwillige haben die Achselklappen an beiden Seiten und am Knopfende mit einer gedrehten schwarz-weißen Schnur eingefaßt.

H. Besondere Auszeichnung.

§ 99. Diejenigen Unteroffiziere und Mannschaften, welche 1866 bei Errichtung des Train-Bataillons Nr. 9 vom Garde-Train-Bataillon an dieses Bataillon abgegeben wurden, erhielten auf jeder Kragenseite 1, auf jedem Aermelaufschlag 2 gelbe Litzen mit hellblauem Spiegel.

2. Ueberrock.

§ 100. Die Trainoffiziere tragen seit 1853 dunkelblaue Ueberröcke mit hellblauem Kragen bezw. Kragenpatten, wie am Waffenrock, mit hellblauen Vorstößen an den Taschenleisten und Aermelaufschlägen und mit vergoldeten, flachen Knöpfen (vergl. § 21).

3. Drillichjacke und Rock.

§ 101. Die Mannschaften tragen Drillichjacken (vergl. § 43). Die Unteroffiziere werden von den Bataillonen mit Drillichröcken ausgerüstet. Diese Röcke sind im Schnitt den Waffenröcken gleich, aber ohne farbige Abzeichen und mit weißen Beinknöpfen (6 vorn in einer Reihe, 2 hinten an der Taille). Eine A. K.-O. vom 10. Juli 1862 bestimmte, daß die Drillichröcke der Unteroffiziere

am oberen Rande des Kragens mit einem Chargenabzeichen, und zwar mit einer Einfassung der als Schützenauszeichnung dienenden schwarz-weißen, wollenen Borte zu versehen seien.

4. Mantel und Paletot.

A. Offiziere. (Vergl. §§ 22, 23.)

B. Mannschaften.

§ 102. Zufolge A. K.-O. vom 26. Januar 1854 waren die Trainmannschaften der Stämme mit Mänteln auszurüsten, wie solche bisher für die Kommandirten zum Train von der Kavallerie vorgeschrieben waren (vergl. § 44), d. h. grautuchene Mäntel, flache, messingene Knöpfe, Achselklappen, die bei der Garde hellblau, bei der Linie dunkelblau mit hellblauem Vorstoß und der rothwollenen Korpsnummer versehen waren; aufrecht stehende, vorn geschlossene Kragen von grauem Tuch mit einer hellblauen Patte auf jeder Seite. Auf dem hinteren Theil der Patten befand sich bei den Gemeinen je ein glatter Knopf, welcher 1857 fortfiel. Durch A. K.-O. vom 23. November 1871 wurde der Mantelkragen auch beim Train zum Umklappen eingerichtet und gleichzeitig unter dem Kinn abgerundet; auf der inneren Kragenseite wurden zwei kleine hellblaue Patten, auf der äußeren Seite ein grautuchener Latz mit Hornknopf — zum Schließen des hochgeschlagenen Kragens eingeführt, während die hellblauen Patten auf der äußeren Kragenseite fortfielen.

C. Gefreite.

§ 103. Die Mäntel der Gefreiten unterschieden sich bis 1857 dadurch von denen der Gemeinen, daß an Stelle des glatten Knopfes ein kleiner Adlerknopf auf den Kragenpatten angebracht war. Mit dem Fortfall dieses Knopfes hörte 1857 jeder Unterschied zwischen den Mänteln der Gemeinen und Gefreiten auf.

D. Unteroffiziere (einschl. Trompeter).

§ 104. Die Mantelkragen der Unteroffiziere waren von dunkelblauem Tuch, sonst bezüglich der hellblauen Patten und glatten Pattenknöpfe wie die der Gemeinen. 1857 wurden statt der dunkelblauen Kragen solche von dunkelgrauem Tuch, wie bei den Gemeinen, eingeführt. Patten und Knöpfe blieben wie bisher. Mit der Einführung der Umklappkragen 1871 fielen die äußeren Patten fort, während der glatte Knopf als Chargenabzeichen bei hochgeschlagenem

Kragen blieb. Sergeanten und Wachtmeister hatten statt der glatten Pattenknöpfe große Adlerknöpfe. Auf den kleinen hellblauen Patten der inneren Kragenseite tragen sämmtliche Unteroffiziere seit 1871 eine schmale, wollene, schwarz-weiße Borte. Trompeter tragen die Mäntel der Unteroffiziere oder Gemeinen, je nach der Charge, die sie bekleiden; Schwalbennester werden an den Mänteln nicht getragen.

E. Besondere Auszeichnung.

§ 105. Diejenigen Unteroffiziere und Mannschaften, welche 1866 zur Formirung des Train-Bataillons Nr. 9 vom Garde-Train-Bataillon abgegeben wurden, behielten auf den Mänteln die hellblauen Achselklappen der Garde, jedoch mit der Bataillonsnummer in rothwollener Schnur.

5. Fuß- und Beinbekleidung.

A. Offiziere.

§ 106. Bis 1870 trugen die Trainoffiziere lange, dunkelgraue Hosen mit rother Biese und ledernen Sprungriemen (vergl. § 24); dazu wurden kurze Stiefel und gerade Sporen angelegt.

1870 kamen die dunkelblauen Reithosen, ohne farbige Biese, und die Kniestiefel der Dragoner mit gebogenen Sporen zur Einführung für die Trainoffiziere. (A. K.-O. vom 19. Mai 1870.)

Diese A. K.-O. fand aber auf die Traindepot-Offiziere keine Anwendung. (Kr. Min. vom 17. Mai 1873.)

Außer Dienst und zum kleinen Dienst werden die langen Hosen weiter getragen. (Ueber Sommerhosen und Galahosen vergl. § 26 bezw. § 25.)

B. Mannschaften.

§ 107. Die Mannschaften trugen, wie die Offiziere, bis 1870 lange, dunkelgraue Hosen mit rother Biese, ledernem Reitbesatz und ledernen Sprungriemen (vergl. § 45), dazu kurze Stiefel mit geraden Sporen.

Die 1870 eingeführten Reithosen waren von dunkelblau-melirtem Tuch ohne farbigen Vorstoß, mit schwarzledernem Reitbesatz und leinenen Sprungriemen; dazu hohe, bis an die Kniekehle reichende Reitstiefel mit gebogenen Sporen. (A. K.-O. vom 19. Mai 1870.)

Die Oekonomiehandwerker der Train-Bataillone und im Kriege sämmtliche als Fußmannschaften einzukleidende Trainsoldaten (Fahrer

vom Bock, Reservefahrer, unberittene Pferdewärter u. s. w.) tragen die Infanteriehose mit rother Biese und dazu langschäftige Infanteriestiefel.

Außer Dienst ist sämmtlichen Unteroffizieren und Mannschaften der Train-Bataillone das Tragen der Biesenhose gestattet.

6. Kopfbedeckung.

A. Offiziere.

a) Helme.

§ 108. Bis 1857 trugen die Train-Depot-Offiziere den im § 29 beschriebenen Helm; 1857 wurden die Helme der Landwehr-Trainoffiziere (vergl. § 85) auch für die Offiziere der Trainstämme bezw. -Bataillone eingeführt. (A. K.-O. vom 4. Juni 1857.)

Eine A. K.-O. vom 16. September 1860 bestimmte, daß die Offiziere und Mannschaften der Train-Bataillone die Uniformabzeichen des stehenden Heeres zu tragen hätten. Infolge dieser Ordre erhielten die Garde-Trainoffiziere am Helm den goldenen Gardeadler mit Band — welches die Inschrift trug: „Mit Gott für König und Vaterland" und durch A. K.-O. vom 10. Mai 1860 eingeführt worden war — und mit silbernem Gardestern, dazu zur Parade einen weißen Haarbusch; die Linien-Trainoffiziere erhielten den Helmadler der jüngeren Infanterie-Regimenter, d. h. den heraldischen Adler mit den Buchstaben F. R. auf der Brust und mit dem Inschriftenband. (Kr. Min. vom 20. September 1860.) 1866 erhielten die Linien-Train-Bataillone den schwarzen Haarbusch zur Parade. (A. K.-O. vom 17. November 1866.)

Diejenigen Garde-Trainoffiziere, welche 1866 vom Garde-Train-Bataillon zur Formirung des neunten Train-Bataillons abgegeben wurden, durften den Helm der Garde-Trainoffiziere auch weiterhin tragen.

Gemäß A. K.-O. vom 3. April 1867 hatten die Trainoffiziere den Helm nach der neuen Probe vom 2. Mai 1867 zu tragen. Diese Probe wich von der bisherigen darin ab, daß die metallene Hinterschiene fehlte, der Augenschirm abgerundet war, die Helmspitze als Grundlage eine runde, metallene Scheibe hatte und die Kokarde kleiner war. (A. K.-O. vom 16. März 1867.)

1871 wurde die metallene Hinterschiene wieder eingeführt, da sich ergeben hatte, daß ihr Fortfall die Haltbarkeit des Helms beeinträchtigte. (A. K.-O. vom 23. November 1871.)

Traininſpekteure, welche Oberſten ſind und à la suite des Garde-Train-Bataillons ſtehen, tragen, wenn ſie den Rang eines Brigadekommandeurs haben, den Generalshelm — (A. K.-O. vom 31. Juli 1860) — ſeit 1869 mit ſilbernem Gardeadler und Stern, dazu einen weißen Haarbuſch. (A. K.-O. vom 6. Juli 1869.)

b) Mützen. (Vergl. § 30.)

§ 109. Von 1857 bis 1860 trugen die Offiziere der Trainſtämme das Landwehrkreuz in der Mützenkokarde. (Kr. Min. vom 14. Auguſt 1857 und A. K.-O. vom 16. September 1860.)

Eine A. K.-O. vom 9. Auguſt 1860 ſetzte die Form der Mützen wie folgt feſt:

a) Der obere Theil des Deckels iſt im Durchmeſſer zwei Zoll größer, als der Durchmeſſer der Zirkel-Kopfweite.
b) Die ganze Höhe der Mütze iſt $3^2/_8$ Zoll.
c) Die Breite des farbigen Streifens iſt $1^3/_8$ Zoll.

B. Mannſchaften.

a) Helme.

§ 110. Durch A. K.-O. vom 26. Januar 1854 erhielten die Stammmannſchaften der Train-Bataillone Helme, wie ſie früher für die Kommandirten zum Train vorgeſchrieben waren (vergl. § 50), jedoch mit dem Abzeichen der Landwehr-Infanterie des Armeekorps, d. h. beim Gardekorps mit bronzenem Gardeadler, bronzenem Stern und aufgelegtem, neuſilbernem Landwehrkreuz, bei den Linien-Armeekorps mit dem bronzenen heraldiſchen Adler mit dem neuſilbernen Landwehrkreuz auf der Bruſt.

1860 wurden für die Mannſchaften dieſelben Abzeichen am Helm eingeführt, wie für die Offiziere. (Vergl. § 108.) Die Garde-Trainmannſchaften erhielten zur Parade einen weißen, die Trompeter einen rothen Haarbuſch.

b) Dienſtmützen.

§ 111. Die Trainſoldaten der Stämme trugen gemäß A. K.-O. vom 26. Januar 1854 Dienſtmützen (vergl. § 70), bei der Garde mit einem meſſingenen Gardeſtern mit aufgelegtem, neuſilbernem Landwehrkreuz, bei der Linie mit dem neuſilbernen Landwehrkreuz über der Kokarde.*)

*) Auf Allerhöchſten Befehl vom 13. März 1861 wurden die in Berlin garniſonirenden Train-Bataillone zu Paraden mit Helmen an Stelle der

1860 wurden die Landwehrabzeichen an den Dienstmützen abgeschafft (A. K.-O. vom 16. September 1860).

Zur Schonung der Dienstmützen wurden gewöhnlich schwarze, wachsleinene Ueberzüge darüber getragen, welche laut A. K.-O. vom 12. Juli 1855 mit einer in Oelfarbe „gedruckten" Kokarde versehen waren.

Diese Ueberzüge erwiesen sich indeß als unpraktisch und fielen schon 1857 fort (A. K.-O. vom 20. August 1857).

c) Czakos.

§ 112. Auf Allerhöchsten Befehl vom 27. November 1862 wurden für sämmtliche Unteroffiziere und Mannschaften der Train-Bataillone, ausgenommen die Oekonomiehandwerker, an Stelle der Helme und Dienstmützen schwarzlederne Czakos nach der Probe vom 18. November 1860 für Landwehr-Infanterie eingeführt, jedoch als Dekoration statt der Landwehrkokarde für das Garde-Train-Bataillon ein neusilberner Gardestern (wie beim Garde-Jäger-Bataillon), für die Linien-Train-Bataillone ein messingener heraldischer Adler (wie bei den Linien-Jäger-Bataillonen) bestimmt.

Ueber dieser Dekoration befand sich ein National, welches bei den Mannschaften und Unteroffizieren ohne Portepee von schwarz und weißem Tuch, bei den Portepeeunteroffizieren aber von Silberschnur und schwarzem Sammet war. Zum Czako gehörte ein schwarzlederner Kinnriemen mit messingener Schnalle (auf der linken Kopfseite). Der Kinnriemen wurde am Czako durch 2 eiserne Czakoschrauben befestigt.

Der Garde-Train trägt seit 1862 einen weißen, der Linien-Train seit 1866 einen schwarzen, die Trompeter einen rothen Haarbusch. Der Haarbusch wird durch einen messingenen Czakotrichter gehalten, dessen Knopf bei den Mannschaften von Messing, bei den Unteroffizieren weiß lackirt ist.

Auf Allerhöchsten Befehl — mitgetheilt vom Kriegsministerium am 4. Januar 1865 — konnten die Oekonomiehandwerker der Train-Bataillone an Stelle der Dienstmützen mit Czakos ausgerüstet werden; seit 1. April 1888 sind dieselben indeß etatsmäßig geworden.

Dienstmützen ausgerüstet. Infolge dieses Vorganges wurden die Trainsoldaten zu Paraden auch bei den anderen Train-Bataillonen mit Helmen versehen, bis 1862 die Czakos eingeführt wurden, und die Helme dadurch wegfielen.

d) Feldmützen.

§ 113. Die Train-Stammmannschaften trugen Feldmützen, wie ehedem die Kommandirten zum Train getragen hatten (vergl. § 51), nur waren in den Jahren 1857 bis 1860 die Kokarden mit dem Landwehrkreuz versehen (Kr.-Min. vom 14. August 1857 und A. K.-O. vom 16. September 1860).

Für die Trainsoldaten wurden die Feldmützen erst durch A. K.-O. vom 9. Juni 1859, aber nur für den Fall einer Mobilmachung, eingeführt. Durch Allerhöchsten Befehl vom 27. November 1862 wurden indeß die Feldmützen auch schon im Frieden für die Trainsoldaten etatsmäßig.

7. Schärpe.

Vergl. § 31.

8. Kartouche und Bandelier.

A. Offiziere.

§ 114. Bis 1857 trugen die Traindepot-Offiziere keine Kartouchen.

1857 erhielten sämmtliche Trainoffiziere — bisher nur die Landwehr-Trainoffiziere — die schwarzlederne Kartouche an einem weißledernen Bandelier mit vergoldeten Beschlägen (Schnalle, Schieber, Halbmond). (A. K.-O. vom 4. Juni 1857.)

Auf dem Kartouchedeckel befand sich bei der Garde der goldene Gardestern mit silbernem Landwehrkreuz, bei der Linie der Königliche Namenszug F. W. R. mit Krone.

1860 erhielten die aktiven Trainoffiziere das goldene Treffenbandelier mit dunkelblauem Tuchfutter; die Garde-Trainoffiziere außerdem den silbernen Gardestern (ohne Landwehrkreuz) auf dem Kartouchedeckel. (A. K.-O. vom 16. September 1860.)

Traininspekteure, welche Obersten sind, den Rang eines Brigadekommandeurs haben und à la suite des Garde-Train-Bataillons stehen, tragen keine Bandeliere und Kartouchen (vergl. A. K.-O. vom 20. November 1851 und 31. Mai 1877).

B. Mannschaften.

§ 115. Die Train-Stammmannschaften waren mit schwarzledernen Kartouchen (mit Pistolenladestock-Riemen und Halteschlaufen) und weißledernem Bandelier mit messingenen Beschlägen ausgerüstet (A. K.-O. vom 26. Januar 1854).

1860 wurden die Kartouchedeckel beim Garde-Train mit dem messingenen Gardestern versehen (A. K.-O. vom 16. September 1860 und Kr. Min. vom 20. September 1860).

Für die Trainsoldaten wurden die Kartouchen und Bandeliere, und zwar nur für die Friedens-Train-Bataillone, 1875 eingeführt (Bekleidungsetat vom 1. Januar 1875).

1876 wurden die Pistolenladestock-Riemen und Halteschlaufen von den Kartouchen entfernt (Kr.-Min. vom 22. März 1876).

Im Kriege sind diejenigen Trainsoldaten, welche mit Karabinern bewaffnet sind (z. B. Reservefahrer) mit Patrontaschen ausgerüstet, welche am Leibriemen bezw. Säbelkoppel getragen werden.

9. Handschuhe, Halsbinde.

§ 116. Offiziere und Unteroffiziere tragen weißlederne, die Mannschaften grautuchene, bezw. gestrickte grau- oder weißwollene Handschuhe (Kr.-Min. vom 5. September 1884). Für die Offiziere sind auch Handschuhe von grauem Wildleder gestattet.

Die Halsbinden sind schwarzwollen bezw. seiden.

10. Seitengewehr und Zubehör.

A. Offiziere.

§ 117. Bis 1861 trugen sämmtliche Trainoffiziere den Löwenkopfsäbel (vergl. § 34) an einem schmalen schwarzledernen Unterkoppel mit vergoldeten Schnallen, welche mit Löwenköpfen verziert waren, an den Schnallstößeln. Dazu wurde das silberne Kavallerie-Offiziers-portepee an einem schwarzledernen, dreimal mit Silber durchzogenen Riemen getragen.

1861 wurde den Trainoffizieren durch Allerhöchsten Befehl gestattet, den Kavallerie-Offiziersäbel mit Stahlkorb — eingeführt durch A. K.-O. vom 11. November 1852 — zu tragen (Kr.-Min. vom 6. Februar 1861). Zum kleinen Dienst und außer Dienst wurde der Löwenkopfsäbel weiter getragen.

1866 traten weiße Säbelkoppeln an Stelle der schwarzen (A. K.-O. vom 17. November 1866).

B. Mannschaften.

§ 118. Unteroffiziere und Mannschaften führten als etatsmäßige Waffe den alten Kavalleriesäbel mit glattem Bügel.

Zufolge kriegsministerieller Verfügung vom 12. August 1877

wurden die Train-Bataillone im Frieden an Stelle der Kavalleriesäbel mit Artilleriesäbeln ausgerüstet. Beide Säbel gleichen sich äußerlich, nur ist der Artilleriesäbel etwas schmaler und leichter gehalten. Beim Kavalleriesäbel alten Modells ist der Rücken der Scheide, sowie die beiden Tragebänder flach und fast scharfkantig, während beim Artilleriesäbel diese Theile mehr abgerundet sind. Beide Säbel sind ziemlich stark gebogen und, mit Ausnahme des Handgriffes von schwarzem Holz, von Eisen gefertigt. Am Griff befindet sich ein eiserner Bügel mit einem Schlitz und die Parirstange mit zwei abgerundeten Lappen.

Bis 1866 wurden die Säbel an schwarzledernen Unterschnallkoppeln getragen. 1866 wurden breite Ueberschnallkoppeln von weißem sämischen Leder eingeführt. (A. K.-O. vom 17. November 1866.)

Die berittenen Mannschaften tragen einen schwarzledernen Faustriemen mit ebensolcher Quaste; die Kapitulanten haben an dem schwarzledernen Faustriemen eine schwarz-weiße Ehrentroddel, welche am Kranz die Farbe der Kompagnie zeigt (1. Kompagnie weiß, 2. Kompagnie roth, 3. Kompagnie gelb). Die Unteroffiziere und Sergeanten haben an dem gleichfalls schwarzen Faustriemen eine schwarz-weiße Troddel ohne Kompagnieabzeichen. Die Portepeeunteroffiziere tragen das silberne Offizierssportepee an schwarzledernem, dreimal mit Silber durchzogenem Riemen.

Die Oekonomiehandwerker der Train-Bataillone, sowie im Kriege alle diejenigen Trainsoldaten, welche als Fußmannschaften ausgerüstet werden (unberittene Pferdewärter, Fahrer vom Bock ꝛc.) sind mit Infanteriesäbelbayonetten alten Modells bewaffnet und mit schwarzledernem Leibriemen und mit weißwollener Säbeltroddel ausgerüstet.

11. Schußwaffe.

§ 119. 1853 bis 1873 waren die Train-Stammmannschaften mit Pistolen bewaffnet.

1872 schon bestimmte eine A. K.-O. vom 1. August, daß die Train-Bataillone an Stelle der Pistolen mit Karabinern bewaffnet werden sollten; 1873 setzte eine A. K.-O. vom 6. März fest, daß die Karabiner für den Train dem Infanteriegewehr M/71 entsprechen sollten.

Zufolge kriegsministerieller Verfügung vom 14. September 1873 erhielten die Train-Bataillone als vorläufige Schußwaffe Chassepotkarabiner.

Endlich bestimmte eine A. K.-O. vom 27. Mai 1875, daß bis zur Fertigstellung eines dem Infanteriegewehr M/71 entsprechenden Karabiners die Train-Bataillone an Stelle der Chassepotkarabiner aus Chassepotgewehren verfertigte, für die Patrone M/71 aptirte Karabiner erhalten sollten.

Mit diesen aptirten Chassepotkarabinern M/71 sind ausgerüstet:

a) die Train-Bataillone im Frieden,
b) die berittenen Mannschaften der Train-Bataillone und Administrationen, des Brückentrains und der Munitionsfuhrpark-Kolonnen ohne Unterschied der Charge (auch die die Trompeter!),
c) die Reservefahrer der Proviant- und Fuhrpark-Kolonnen.

Der Karabiner wird von den Mannschaften zu Pferde am Sattel und zwar in einem Karabinerschuh und mit Schlagriemen versehen geführt; die Mannschaften zu Fuß tragen ihn im Arm oder auf der Schulter.

Zufolge kriegsministerieller Verfügung vom 19. September 1885 werden die Feldwebel der Feldbäckerei-Kolonnen mit Revolvern bewaffnet.

12. Reitzeug und Gepäck.

A. Offiziere.

Für die Zeit von 1853 bis 1888 vergleiche § 88; doch sind folgende Abweichungen zu verzeichnen.

§ 120. Seit 1860 führen die Garde-Trainoffiziere den silbernen Gardestern (ohne Landwehrkreuz) in den Ecken der Sättelüberdecken (A. K.-O. vom 16. September 1860 und Kr. Min. vom 20. September 1860).

Außer den Ueberlegedecken, welche nur zu Paraden — bis 1887 auch im Felde ꝛc. — aufgelegt werden, sind noch dunkelblaue Tuchunterlegedecken, viereckig geschnitten, mit hellblauen Besatzstreifen (auch bei der Garde ohne Sterne) im Gebrauch.

B. Mannschaften.

§ 121. Die Mannschaften hatten 1853 bis 1857 Reitzeug von schwarzem, seit 1857 von braunem Leder (durch A. K.-O. vom 2. Juni 1857 eingeführt).

Die dunkelblauen Sattelüberlegedecken mit hellblauem Besatz hatten dieselbe Form wie bei den Offizieren, bei der Garde fehlten

die Sterne in den Ecken. Seit 1887 werden sie nur bei Paraden aufgelegt.

Bis 1871 waren beim Train noch die Mantelsäcke (vergl. § 52) und Kochgeschirrkörbe als Gepäck etatsmäßig; seit 1871 ist das für die leichte Kavallerie vorgeschriebene Gepäck eingeführt (A. K.-O. vom 28. März 1871).

Die Brotbeutel wurden für die berittenen Mannschaften 1867 abgeschafft und durch einen zweiten Freßbeutel ersetzt (A. K.-O. vom 25. April 1867).

Durch kriegsministerielle Verfügung vom 23. Oktober 1886 wurden an Stelle der Freßbeutel baumwollene Tränkeimer (je 1 Tränkeimer für 2 Freßbeutel) eingeführt.

Die Fußmannschaften im Kriege (unberittene Pferdewärter, Fahrer vom Bock) sind mit dem Infanteriegepäck ausgerüstet; 1886 wurden an Stelle der Tornister leinene Bekleidungssäcke für diese Mannschaften eingeführt (Kr. Min. vom 27. März 1886).

13. Signalinstrumente.

§ 122. Bis 1860 waren bei den Train-Bataillonen Infanterie-Signalhörner mit Riemen in Gebrauch, zufolge kriegsministerieller Verfügung vom 30. Juni 1860 wurden an deren Stelle Kavallerietrompeten mit Banderollen eingeführt.

III. Reserveoffiziere.

§ 123. Die Reserveoffiziere der Train-Bataillone tragen die Uniform der aktiven Offiziere dieser Bataillone, jedoch mit dem Landwehrkreuz an der Kopfbedeckung (vergl. § 7 der Verordnung, betreffend die Dienstverhältnisse der Offiziere des Beurlaubtenstandes vom 4. Juli 1868).

Auf Allerhöchsten Befehl tragen die Reserveoffiziere das silberne Landwehrkreuz auf dem Helmadler. Das an den Kopfbedeckungen des stehenden Heeres befindliche Band mit der Inschrift „Mit Gott für König und Vaterland" fällt bei den Reserveoffizieren fort (Kr. Min. vom 17. Februar 1869).

Durch A. K.-O. vom 6. April 1869 wurde bestimmt, daß das Landwehrkreuz bei den Reserveoffizieren des Garde-Train-Bataillons unterhalb des Gardesterns, bei den Reserveoffizieren der Linien-Train-Bataillone unterhalb der Buchstaben F. R. auf dem Adler zu tragen ist.

IV. Trains der Administrationen.

§ 124. Unteroffiziere und Mannschaften bei den Administrations-Trains tragen dieselbe Uniform, wie die Unteroffiziere und Mannschaften des Train-Bataillons des betreffenden Armeekorps.

Eine A. K.-O. vom 16. November 1854 bestimmte, daß die Trainsoldaten des Hauptquartiers bei einer Mobilmachung die Garde-Trainuniform tragen sollten, für die Uniform der Trainsoldaten bei den Armee-Oberkommandos ist derjenige Korpsbezirk maßgebend, in welchem die Mobilmachung des betreffenden Oberkommandos stattfindet.

V. Truppen-Train.

§ 125. Die Unteroffiziere, Gefreiten und Trompeter bei den Truppen-Trains (Pontonkolonnen ꝛc.) wurden bis 1853 nach den Bestimmungen für Kommandirte zum Train (vergl. §§ 37 bis 60) eingekleidet, während für die Trainsoldaten dieser Formationen die Uniform der Trainsoldaten der Truppen (vergl. §§ 77 bis 81) vorgeschrieben war.

§ 126. Nachdem 1853 an Stelle der Kommandirten zum Train Unteroffiziere und Gefreite des Trains getreten waren, bestimmte das Kriegsministerium am 1. Juni 1853, daß diese Unteroffiziere ꝛc. nach Vorschrift der A. K.-O. vom 14. August 1852 in Uebereinstimmung mit den Trainsoldaten des betreffenden Truppen-Trains mit der Uniform des Truppentheils, mit den resp. Gradabzeichen (Tressen ꝛc.) zu bekleiden wären.

Gleichzeitig wurde bestimmt, daß die Satteldecken des berittenen Personals der Pontonkolonnen mit einem schwarzen Besatz und rothen Vorstößen versehen werden sollten.

Zufolge kriegsministerieller Verfügung vom 4. August 1854 trugen die Trainunteroffiziere und Gefreiten bei den Ponton-Trains Helme wie die Pioniere mit weißen Beschlägen u. s. w., jedoch ohne Landwehrkreuz.

§ 127. Für die fahrenden Trainsoldaten derjenigen Truppen, deren Mannschaften keine Kavalleriesäbel-Koppeln führten, wurden schwarze, schmale Säbelkoppeln wie bei den Trainstämmen vorgeschrieben (Kr. Min. vom 17. November 1859).

§ 128. Für sämmtliche Trainsoldaten der Kavallerie wurde durch A. K.-O. vom 31. Mai 1873 die völlige Uebereinstimmung in der Bekleidung, Ausrüstung und Bewaffnung mit derjenigen der Mannschaften in Reih und Glied eingeführt, ausgenommen die Schußwaffen nebst Zubehör, Bandelier und Kartouche, bei den Küraſſieren der Küraß, bei den Ulanen die Lanze, welche nicht gewährt wurden.

§ 129. Das Train-Aufſichtsperſonal (Unteroffiziere, Gefreite u. ſ. w.) bei den Infanterietruppen und Pionieren wird aus den Beſtänden dieſer Truppen mit Waffenrock, Helm und Mantel verſehen, außerdem mit Reithoſen, Reitſtiefeln, weißem Bandelier mit Kartouche, ſchwarzem Unterſchnallkoppel bekleidet und ausgerüſtet.

Sattelüberdecken hatte nur das Train-Aufſichtsperſonal der Ponton- und Schanzzeugkolonnen, und zwar von dunkelblauem Tuch, bei den Pontonkolonnen mit ſchwarzen Tuchſtreifen und rothen Vorſtößen, bei den Schanzzeugkolonnen mit rothen Tuchſtreifen und rothem Vorſtoß. Seit 1887 ſind dieſe Sattelüberdecken in Fortfall gekommen.

VI. Trainſoldaten der nicht regimentirten Offiziere und Beamten.

(Vergl. I. Theil, Abſchnitt V.)

§ 130. Eine A. K.-O. vom 14. Auguſt 1852 beſtimmte, daß die Trainſoldaten der nicht regimentirten Offiziere und Beamten die Bekleidung der Infanterie des betreffenden Armeekorps, die Infanterie-Feldmütze mit Schirm, Wachsleinwandüberzug (durch A. K.-O. vom 20. Auguſt 1857 abgeſchafft) und Kinnriemen, die Achſelklappen ohne Nummer, beim Gardekorps die Abzeichen des Garde-Reſerve-Infanterie-Regiments, jedoch hellblaue Achſelklappen erhalten ſollten.

Die ſonſtige Bekleidung und Ausrüſtung war ſtets wie bei den Trainſoldaten der Train-Bataillone im Kriege.

VII. Train-Handwerker.

§ 131. Die Train-Handwerker (bei den Feldbäckereikolonnen ꝛc.) trugen ſtets die Uniformabzeichen der Stammmannſchaften der Train-Bataillone, nur waren ſie als Fußmannſchaften bekleidet, ausgerüſtet und bewaffnet.

Das Lederzeug war immer ſchwarz.

VIII. Krankenträger-Kompagnien bezw. Sanitätsdetachements.

A. Offiziere.

§ 132. Die Offiziere der Krankenträger-Kompagnien haben die Trainuniform anzulegen. (A. K.-O. vom 21. Dezember 1854.)

B. Mannschaften.

1. Waffenröcke (vergl. § 20).

§ 133. Zufolge A. K.-O. vom 21. Dezember 1854 sollten die Krankenträger einen hellgrauen Infanteriewaffenrock mit abgerundetem Kragen, schwedischen Aufschlägen, mit ponceaurother Paspoilirung und gelben Knöpfen ohne weitere Abzeichen tragen.

Durch A. K.-O. vom 1. Mai 1855 wurde diese Bestimmung dahin abgeändert, daß der Waffenrock von dunkelblauem Tuch mit karmesinrothem Vorstoß an den Taschenleisten, karmesinrothen abgerundeten Kragenpatten — bei der Garde eckig zugeschnitten und mit zwei weißen, karmesinroth gespiegelten Litzen versehen —, dunkelblauen schwedischen Aufschlägen mit karmesinrothem Vorstoß — bei der Garde mit zwei weißen Litzen versehen —, karmesinrothen Achselklappen mit gelber Korpsnummer — bei der Garde ohne Nummer — und weißen Knöpfen versehen sein sollte.

1857 wurde der karmesinrothe Vorstoß vorn herunter (A. K.-O. vom 4. Juni 1857), 1866 die karmesinrothen Aermelaufschläge (A. K.-O. vom 17. November 1866), 1867 der durchweg karmesinrothe Kragen (A. K.-O. vom 25. April 1867) eingeführt.

Die Unteroffiziere trugen silberne Tressen, bei der Linie glatte, bei der Garde façonnirte. (§§ 93 bis 98 finden hier entsprechende Anwendung.)

Die Hornisten tragen karmesinrothe Schwalbennester mit weißen Borten, bei der Garde außerdem noch mit Fransen besetzt (Kr.-Min. vom 20. September 1860).

Das gesammte Personal der Krankenträger-Kompagnien bezw. Sanitätsdetachements und der Feldlazarethe trägt am linken Oberarm eine weiße Binde mit rothem Kreuz (Genfer Konvention).

2. Mäntel (vergl. § 44.)

§ 134. 1854 wurden für die Krankenträger Infanteriemäntel mit gelben Knöpfen ohne weitere Abzeichen bestimmt (A. K.-O. vom 21. Dezember 1854).

1855 wurden die Mäntel mit karmesinrothen Kragenpatten und weißen Knöpfen versehen. Die Achselklappen waren bei der Garde karmesinroth, bei der Linie dunkelblau mit karmesinrothem Vorstoß und gelber Korpsnummer (A. K.-O. vom 1. Mai 1855). Vergl. auch §§ 102 bis 104, welche hier Anwendung finden.

3. Bein- und Fußbekleidung.

§ 135. 1854 erhielten die Krankenträger Infanteriehosen (A. K.-O. vom 21. Dezember 1854), deren Biese seit 1855 karmesinroth angefertigt wurde (A. K.-O. vom 1. Mai 1855).

Als Fußbekleidung sind langschäftige Infanteriestiefel vorgeschrieben.

4. Kopfbedeckungen.

§ 136. 1854 wurden hellgraue Dienstmützen (vergl. § 70) mit ponceaurothem Paspoil und Wachsleinwandüberzug eingeführt (A. K.-O. vom 21. Dezember 1854). 1855 kamen dunkelblaue Dienstmützen mit karmesinrothen Besatzstreifen und Vorstoß, mit neusilbernem Landwehrkreuz bezw. Stern mit Kreuz und wachsleinenem Ueberzug zur Einführung. 1860 fiel das Landwehrkreuz bezw. der Gardestern mit Kreuz fort (A. K.-O. vom 16. September 1860).

1857 wurde der Ueberzug abgeschafft (A. K.-O. vom 20. August 1857).

1863 wurden die Dienstmützen für Krankenträger durch Czakos (vergl. § 112) ersetzt (auf Allerhöchsten Befehl, Kr. Min. vom 27. Januar 1863).

1865 wurden die Czakos wieder abgeschafft und die Dienstmützen wieder etatsmäßig (Kr. Min. vom 16. September 1865).

5. Handschuhe und Halsbinde.

Vergl. darüber § 116.

6. Seitengewehr und Zubehör.

§ 137. Die Krankenträger waren mit dem Infanterie-Seitengewehr u/M bewaffnet und mit schwarzledernem Leibriemen mit messingenem Schloß ausgerüstet (A. K.-O. vom 21. Dezember 1854). Dieses Seitengewehr hatte einen gereifelten messingenen Griff und ebensolche Parirstange. Am Seitengewehr (nicht an der Säbeltasche) wurde die Infanterie-Säbeltroddel getragen. So lange nur eine Krankenträger-Kompagnie für jedes Armeekorps bestand, trug dieselbe die Säbeltroddel der 1. Kompagnie, seit Errichtung der drei Kom-

pagnien für jedes Armeekorps sind für dieselben die Troddeln der 1., 2. und 3. Kompagnie vorgeschrieben.

Die Unteroffiziere und Sergeanten haben an dem weißwollenen, schwarz durchzogenen Bande eine schwarz-weiße Troddel.

Die Feldwebel führen den Infanterie-Offizierdegen mit silbernem Portepee.

7. Schußwaffen und Zubehör.

§ 138. Durch kriegsministerielle Verfügung vom 16. April 1855 wurden die Krankenträger mit Pioniergewehren u/M (jedoch ohne Bajonett) bewaffnet. Die schwarzlederne Patrontasche wurde am Leibriemen getragen.

Anfang der 60er Jahre traten an Stelle der Pioniergewehre die Zündnadelkarabiner, welche zufolge A. K.-O. vom 22. Mai 1868 durch Revolver ersetzt werden sollten; in Wirklichkeit wurden aber Pistolen ausgegeben. Die Pistolen wurden in einer schwarzledernen Pistolenhalfter mittelst einer Lederschlaufe am Leibriemen, rechts vom Koppelschloß, befestigt, während die Patrontasche links vom Koppelschloß saß.

Als durch A. K.-O. vom 27. Mai 1875 der gesammte Train mit aptirten Chassepotkarabinern bewaffnet wurde, erhielten auch die Krankenträger unter Fortfall der Pistolen diese Schußwaffe.

Der Karabiner erwies sich aber für den Dienst der Krankenträger als unpraktisch und wurde daher durch den Revolver, welcher den besonderen Zwecken der Krankenträger genügen dürfte, ersetzt (eingeführt seit 19. September 1885).

Der Revolver wird in einem braunen Lederfutteral, welches zugleich die Patronen aufnimmt, am Leibriemen getragen. Die Patrontasche fiel fort.

Mit dem Revolver werden auch die Feldwebel, welche bisher ohne Schußwaffe waren, ausgerüstet.

8. Gepäck.

§ 139. Das Gepäck ist dasselbe wie für die Fußmannschaften der Train-Bataillone (vergl. § 121).

Zufolge kriegsministerieller Verfügung vom 29. Mai 1867 wurden die Kochgeschirre der Krankenträger abgeschafft und dafür Kochapparate eingeführt, die an den Fahrzeugen befestigt waren.

Außer Torniſter, Brotbeutel und Feldflaſche gehört zur Ausrüſtung der Krankenträger noch eine Labeflaſche an einem ſchwarzledernen Riemen.

9. Signalinſtrumente.

§ 140. Die Horniſten führen Infanterie-Signalhörner mit Tragriemen von rothjuchtenem Leder mit Meſſingſchnallen, ferner umwickelt mit karmeſinrother Tuchleiſte.

Anhang.

Die Großherzoglich badische Trainabtheilung und das badische Train-Bataillon Nr. 14.

§ 141. Bei der Errichtung der Großherzoglich badischen Trainabtheilung wurde durch Allerh. Befehl vom 24. Oktober 1864 bestimmt, daß dieselbe Uniform und Ausrüstung der Artillerie erhalten sollte. Als darauf im Jahre 1870, zufolge Allerh. Befehls vom 12. April, die Trainabtheilung als selbstständiger Truppenkörper formirt wurde, erhielt sie auch eine besondere Uniform, welche der preußischen Trainuniform bis auf folgende Punkte vollständig gleich war:

Die badischen Trainoffiziere trugen den Helm der badischen Dragoner mit vergoldeten Beschlägen und schwarzem Haarbusch; ferner führten sie den badischen Kavalleriesäbel an einem goldenen Tressenkoppel und die badische Kavalleriekartouche nebst Bandelier mit vergoldeten Beschlägen und goldener Tresse. Die Epauletts, die Achselstücke und Achselklappen hatten keine Nummern. Die Tressen der Epauletts und Achselstücke sowie die Schärpen und Portepees zeigten die badischen Farben. Die Mannschaften trugen Czakos, welche in der Form von der der preußischen abwichen, mit dem badischen Greifen, Devisenband „Mit Gott für Fürst und Vaterland" und dem badischen Feldzeichen (National). Bandelier mit Kartouche, Säbel mit Koppel und Faustriemen bezw. Säbeltroddel waren wie bei der badischen Artillerie; die Auszeichnungsknöpfe — für Gefreite, Sergeanten ꝛc. — zeigten den badischen Greifen.

§ 142. Nachdem die badischen Truppentheile in preußische Verwaltung übernommen worden waren, bestimmte das Kriegsministerium infolge Allerh. Befehls am 27. Juni 1871 u. a. Folgendes:

Die badischen Truppentheile behalten ihre bisherige Uniform, ebenso die bisherige Helmzier, die Offiziere tragen die preußische

Kokarde neben der badischen an der Kopfbedeckung. Epauletts, Achselstücke, Säbelkoppeln und Kartouchebandeliere werden nach preußischem Muster und in preußischen Farben getragen; Schärpen und Portepees haben in der Mitte des Bandes bezw. Riemens einen rothen Streifen. Die Mannschaften erhalten Faustriemen bezw. Säbeltroddeln nach preußischem Muster. Die Czakos des Trains, nach der bisherigen Form und mit der bisherigen Dekoration, erhielten das preußische Feldzeichen (National) und die badische Kokarde an der rechten Seite. Epauletts, Achselstücke und Achselklappen erhielten die Nummer 14.

Die Großherzoglich hessische Trainabtheilung und die Großherzoglich hessische Train-Kompagnie.

Für die Großherzoglich hessische Trainabtheilung wurde bei der Formirung 1867 die nachstehend beschriebene Uniform eingeführt.

§ 143. Der Waffenrock mit abgerundetem Kragen, schwedischen Aufschlägen und Achselklappen war von dunkelblauem Tuch und mit gewölbten weißmetallenen Knöpfen besetzt. Auf jeder Kragenseite befand sich eine karmesinrothe Patte — bei den Gemeinen mit einem glatten, bei den Gefreiten mit einem kleinen, bei den Sergeanten ꝛc. mit einem großen heraldischen Knopf (hessischer Löwe mit einer Krone darüber) verziert. Die Achselklappen waren am Knopfloch mit einer abgestumpften Spitze versehen, die Schößen waren sehr kurz. Der Kragen, die Achselklappen, die Aermelaufschläge, die Taschenleisten und der Rock vorn herunter waren ponceauroth vorgestoßen. Die Unteroffiziere trugen glatte silberne Tressen, die Wachtmeister ebensolche breitere Tressen am Kragen und an den Aermelaufschlägen; die Oberwachtmeister hatten außerdem an beiden Aermeln oberhalb der Aufschläge einen Tressenbesatz, aus einer Wachtmeister- und einer Unteroffiziertresse bestehend, welcher nach unten einen spitzen Winkel bildete und mit einem heraldischen Knopf verziert war. Die Trompeter trugen an Stelle der Achselklappen Kleeblätter, wie solche noch heute von den Großherzoglich hessischen Gendarmen getragen werden. Die Offiziere trugen Epauletts mit silbernen Halbmonden, dunkelblauen Feldern, ponceaurothem Unterfutter und silbernen, zweimal roth durchzogenen Schieber- und Passantentressen.

Ueberröcke wurden von den heſſiſchen Trainoffizieren bis 1872 nicht getragen.

Die Fuß- und Beinbekleidung glich der der preußiſchen Train-Bataillone.

Die Offiziere trugen den heſſiſchen Reitermantel, die Unteroffiziere und Mannſchaften trugen Mäntel nach preußiſchem Schnitt. Die Kragenpatten waren karmeſinroth, bei den Unteroffizieren und Mannſchaften mit je einem Knopf, genau wie am Waffenrock, verziert. Die Achſelklappen waren dunkelblau mit ponceaurothen Vorſtößen, die gewölbten Knöpfe waren von weißem Metall.

Die Offiziere trugen Helme mit verſilberten Beſchlägen, als Dekoration den heſſiſchen Löwen mit Krone und Kranz.

Die Unteroffiziere und Mannſchaften trugen urſprünglich nur Mützen von dunkelblauem Tuch mit ponceaurothen Vorſtößen um den Deckel und den oberen Rand des Mützenſtreifens. Dieſe Mützen waren mit Schirm und Kinnriemen verſehen und hatten die heſſiſche Kokarde (weiß mit zwei rothen Streifen) auf dem Beſatzſtreifen. Die Offiziere trugen dieſelben Mützen, nur ohne Kinnriemen und die Kokarde in Silber und Roth.

Für die Unteroffiziere und Mannſchaften wurden am 31. Auguſt 1886 Czakos von ſchwarzem Filz mit Vorderſchirm, Deckel und Kinnriemen von ſchwarzem Leder eingeführt. Die Czako-Dekoration beſtand aus dem gekrönten heſſiſchen Löwen mit Kranz; die Huppe (Stutz) war karmeſinroth, bei den Unteroffizieren mit einem weißen Streifen verſehen.

Bei der Formirung der Trainabtheilung 1867 wurden die berittenen Unteroffiziere und Trompeter mit heſſiſchen Reiterſäbeln, die übrigen Mannſchaften mit Infanterieſeitengewehren ausgerüſtet, aber ſchon am 15. November deſſelben Jahres erhielten die Unteroffiziere, Trompeter und berittenen Mannſchaften den Säbel der berittenen Artilleriemannſchaften.

Zum Säbel gehörte ein ſchwarzledernes Ueberkoppel mit Trag- und Schleppriemen, meſſingenen Schnallen und meſſingenem Schloß, letzteres mit einer Krone verziert.

Das Infanterieſeitengewehr wurde an einem ſchwarzledernen Leibgurt mit Säbeltaſche und Meſſingſchloß mit Krone getragen.

Die Oberwachtmeiſter trugen ein ſilbernes Portepee, deſſen Band mit ponceaurother Seide durchzogen war; die übrigen Unteroffiziere trugen ſchwarzlederne Fauſtriemen mit Quaſten und Schieber

von weißer und ponceaurother Wolle; die Gefreiten und Gemeinen trugen schwarzlederne Faustriemen, deren Quasten und Schieber von karmesinrother Wolle waren.

Zum Infanteriesäbelgewehr gehörte eine weißwollene Säbeltroddel mit karmesinrother Quaste und Kranz.

Die Offiziere trugen die Korbsäbel der hessischen Reiter-Brigade. Zu Paraden wurden Ueberschnallkoppel von rothem Leder mit silbernem Tressenbesatz, zum gewöhnlichen Dienst schwarzlederne Unterkoppel getragen. Schärpen trugen die hessischen Offiziere bis 1872 nicht. Als Dienstzeichen galt die Kartouche mit Bandelier. Der Deckel der schwarzledernen Kartouche hatte eine Metalleinfassung und als Dekoration ein gekröntes L in einem Kranz von Lorbeer und Eichenlaub, Alles versilbert. Das Bandelier war von rothem Leder mit einer breiten silbernen, roth durchzogenen Tresse besetzt und hatte als Dekoration auf der Brust einen silbernen Löwenkopf mit zwei Räumnadeln, Kettchen und Tasche.

Unteroffiziere und Mannschaften waren mit Pistolen bewaffnet und mit Kartouchen und Bandelieren von schwarzem Leder ausgerüstet. Auf den Kartouchedeckeln befand sich ein messingenes gekröntes L. Die Bandeliere von lohgarem Leder hatten viereckige Messingschnallen und auf der Brust kleine Zündhütchentaschen.

§ 144. Infolge der Militärkonvention von 1871 wurde die Bekleidung der preußischen Linien-Train-Bataillone auch bei der Großherzoglich hessischen Train-Kompagnie eingeführt. Nur in folgenden Punkten blieben Abweichungen bestehen:

Der Helm der Offiziere hat eine gereifelte Spitze und als Dekoration den gekrönten hessischen Löwen in einem Kranz von Lorbeer und Eichenlaub. Die preußische Kokarde wird neben der hessischen getragen. Bei Paraden wird zum Helm ein schwarzer Haarbusch getragen (seit 12. April 1873).

Bis zum Jahre 1877 trugen Unteroffiziere und Mannschaften Czakos mit Vorderschirm und Kinnriemen von schwarzem Leder, mit dem hessischen Feldzeichen (National) und der bisherigen Dekoration. Zu Paraden wurden seit 1873 schwarze Haarbüsche getragen.

Am 23. August 1877 wurden Czakos nach preußischem Muster eingeführt, Dekoration und Feldzeichen blieben unverändert.

An den Mützen wird die hessische Kokarde event. zugleich mit der preußischen getragen.

Auf den Epauletten, Achſelſtücken und Achſelklappen befinden ſich keine Nummern. Die Treſſen an den Epauletten und Achſelſtücken ſind ſilbern und roth; die Schärpe hat drei rothe Streifen, die Quaſten ſind ſilbern und roth.

Bandelier und Säbelkoppel blieben wie bisher, nur in Gold anſtatt in Silber. Der heſſiſche Reiterſäbel nebſt Portepee wird unverändert weiter getragen, ſeit dem 31. Mai 1878 darf der preußiſche Löwenkopfſäbel zum Paletot und außer Dienſt zum Ueberrock getragen werden.

Die übrigen Ausrüſtungsſtücke der Mannſchaften blieben unverändert wie bei der heſſiſchen Trainabtheilung; nur am Bandelier fiel die Zündhütchentaſche fort und wurde der Beſchlag nach preußiſchem Muſter eingeführt.

Bis zum 31. Mai 1878 trugen die heſſiſchen Offiziere am Paletot hinten nur drei Knöpfe, erſt ſeit dem genannten Tage werden nach preußiſchem Muſter ſieben Knöpfe getragen.

Für die Offiziere der heſſiſchen Train-Kompagnie ſind ſeit dem 30. Januar 1878 die Galahoſen der preußiſchen Trainoffiziere vorſchriftsmäßig.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler u. Sohn
in Berlin, Kochstraße 68—70.

This book should be returned
the Library on or before the last d
stamped below.

A fine of five cents a day is incur
by retaining it beyond the speci
time.

Please return promptly.